

[டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்]

[1991 செப்டம்பர் 14]

20 ஆசிரியைகளும் 20 ஆசிரியர்களும் கைதாகியிருக்கிறார்கள். எனவே மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் அவர்கள்மீது கருணை கொண்டு, போடப்பட்ட வழக்குகளை வித்திரா செய்து, ஒரு சுமுகமான நிலைமையை உருவாக்க முன்வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர். அவர்கள்.

மாண்புமிகு செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே என்னென்ன வழக்குகள் போடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை விசாரித்துப் பார்த்து, பரிசீலனைக்குப் பிறகுதான் முடிவு எடுக்க முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

3. மானியக் கோரிக்கைகள், 1991-92—விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்.

மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்

\*மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே,

“மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 6,23,35,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்” என்று கோருகிறேன்.

முற்பகல் 10-45

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 90, திருமதி ரமணி நல்லதம்பி.

திருமதி ரமணி நல்லதம்பி : மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் அவர்களே, ‘என்.டி.சி.’ திருச்செந்தூர் வேகப் பேருந்துகளை திசையன்விளை வழி செல்லச் செய்து, திசையன்விளையை ஸ்டேஜ் ஆகவும் ஏற்படுத்தித் தருவது குறித்து, விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

1991 செப்டம்பர் 14] [திருமதி ரமணி நல்லதம்பி]

“மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 6,23,35,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 77, திரு. ஜி.பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ‘கொள்கை பற்றி’ விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 6,23,35,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 75. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 6,23,35,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண். 40—“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்”. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்” பற்றிய 40 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 10,25,44,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்”, என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 105, திரு. ஆர். சிங்காரம்.



[1991 செப்டம்பர் 14]

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'பேராலூரணியிலிருந்து இராமேஸ்வரத்திற்கும் பழனிக்கும் திருச்சிக்கும் பாதம் பெரியார் கோவிலுக்கும் நாகூருக்கும் புதிய அரசு கழகப் பேருந்து விடுவதன் அவசியம் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 40 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 10,25,44,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 103. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 40 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 10,25,44,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.

(இ) கோரிக்கை எண் 58—சாலைப் போக்குவரத்துப்

பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த

மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 58. சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு” பற்றிய 58 ஆம் எண். மானியக் கோரிக்கையின்கீழ், ரூ. 1,26,27,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்” என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 125. திரு. ஆண்டி அம்பலம்.

திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம்]

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,26,27,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 126, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,26,27,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 124. டாக்டர் குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,26,27,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவையின் முன் விவாதத்திற்காக வைக்கப்படுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே கோரப்பட்டுள்ள மானியக் கோரிக்கைகள் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் அவையின்முன் வைக்கப்பட்டுள்ளன. \* நான் அவைகளைப் படித்ததாக எடுத்துக்கொண்டு, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பெருமக்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களை எல்லாம் மொத்தமாக எடுத்துச் சொன்னதற்குப் பின்னால், இறுதியாகநான் என்னுடைய கருத்துக்களை பதிவிலே தரவிருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ச. இராமச்சந்திரன்.

\* 499 முதல் 626 வரையிலான பக்கங்களில் 1 மற்றும் 2-ம் இணைப்புகளாக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

[1991 செப்டம்பர் 14]

\*திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே சட்டமன்றத்தில் அரசின் சார்பில் பேருந்து கட்டணங்கள் உயர்த்தப்படும் என்று தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதுபற்றிய விபரங்களை அவைக்கு வைத்திருந்தால் அவற்றில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கருத்துக்களை கூறமுடியும். அந்த விபரங்கள் இனிமேல் அவைக்குத் தந்தாலும் அதைப் பார்க்க முடியுமே தவிர அதில் விவாதம் நடத்துவது என்பது முடியாது. ஆகையினாலே அந்த வாய்ப்பினை மன்றத்திற்குத் தராமல் மறைத்தது முறையா என்பதைக் கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வாய்ப்பினை மறுக்கவில்லை. கட்டணம் உயர்த்தப்படும் என்று நீங்களாகவே ஏன் நினைக்க வேண்டும். மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்கள் அன்றைக்கே தெளிவாகச் சொன்னார்கள். அதாவது இது போன்ற நிலைமை எல்லாம் இருக்கிறது. அந்த நிலைமைகளை எல்லாம் மனதில் வைத்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் உங்கள் கருத்துகளையும் சொல்லுங்கள். அதற்குப் பிறகு அரசு முடிவெடுக்கும் என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே கட்டணம் உயர்த்தப்படும் என்று அவர் அறிவிக்கவில்லை. உங்களுடைய கருத்துக்களையெல்லாம் சொல்லுங்கள் என்றுதான் கேட்டார். ஆகவே இதில் ஒன்றும் ஒழுங்குப் பிரச்சினை என்பது எழாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ்,

முற்பகல் 10.50

\*திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த நிதி ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறை மாணியத்தின் மீது இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாகக் கலந்து கொண்டு கருத்துக்களை வழங்குவதற்கு வாய்ப்பினைத் தந்த உங்களுக்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்து என்பது வளர்ந்து வருகிற இந்தச் சமுதாயத்திலே எவ்வளவு தேவையான அம்சம் என்பதைப் பற்றி நாம் ஒன்றும் புதிதான கருத்து சொல்ல வேண்டிய அவசியமில்லை. ஆனால் இன்றைய நாட்டினுடைய பொருளாதார நிலையைப் பார்க்கும்போது இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை என்பது இரண்டு வகையிலே பயன்படக்கூடிய துறையாக இருக்கிறது. ஒன்று, பொது மக்களுடைய வசதிக்காக நாட்டிலே, தொழில் வளர்ச்சிக்காக, நாகரீகம், கலாச்சாரம், கல்வி முதலிய அடிப்படையான தேவைகளை விஸ்தரிப்பதற்காக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மிகவும் இன்றியமையாதது. அதே நேரத்திலே அரசாங்கத்திற்கு வருமானத்தை ஈட்டித் தருகிற துறையாகவும் இருக்கிறது. வணிகவரித் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் அது அரசாங்கத்திற்கு வரியை மட்டும் ஈட்டித் தருகிற துறையாக இருக்கிறது. அதைப்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்]

போலவே மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை என்று சொன்னால், அது மக்களுக்கு வசதிகளைச் செய்வதற்காக உள்ள துறை. ஆனால் போக்குவரத்துத் துறை என்பது ஒரு பக்கத்திலே மக்களுக்கு அடிப்படையான தேவைகளை செய்து கொடுப்பதற்கான துறையாக இருக்கிறது. அதே நேரத்தில் ஒரு புறம் அரசுக்குத் தேவையான வரியை வசூலித்துக் கொடுப்பதற்கும் இந்தத் துறை பயன்படுகிறது. எனவே, இந்த இரண்டு கண்ணோட்டத்தோடு அணுக வேண்டிய கட்டாயத்திலே நாம் எல்லாம் இருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள், நிதிநிலையைப் பற்றி விளக்கிச் சொல்லுகிறபோது, “மாநில அரசுக்கு வரியை உண்டாக்கித் தருகிற துறைகள் இரண்டே துறைகள்தான். ஒன்று, வணிக வரித் துறை; மற்றொன்று போக்குவரத்துத் துறை. இந்த போக்குவரத்திலே வரியைக் கூட்டுவதிலே சில குறிப்புகளை இங்கே தந்திருக்கிறார்கள். பிரயாணிகள் பஸ் போக்குவரத்துச் சம்பந்தமாக பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்ற ஒரு நிர்பந்தம் இருப்பதைச் சுட்டிக்காட்டி அதை எவ்வாறெல்லாம் உயர்த்தலாம், எப்படியெல்லாம் உயர்த்தலாம் என்பதைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் மேலான ஆலோசனைகளை இந்த அரசுக்குத் தர வேண்டும்” என்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தக் கருத்தைப் பற்றி நான் பின்பு சொல்ல வருகிறேன்.

முதலில் இந்த போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தமாக இந்த அரசு என்ன கொள்கை ரீதியாக முடிவு எடுக்கப்போகிறது? கடந்த அரசு சில கொள்கைகளை அறிவித்தது. சில கொள்கைகளை நடைமுறைப்படுத்தப் போகிறோம் என்று சொன்னார்கள். பத்தாண்டுக் காலமாக ஒரு திட்டம் வகுத்து ஒவ்வொரு ஆண்டிலும் சில குறிப்பிட்ட மாவட்டத்திலே உள்ள பஸ்களை தேசியமயமாக்கப் போகிறோம் என்று சொன்னார்கள். அப்போது இந்த அவையில் இருந்த நாங்கள் கேட்டோம் Do't keep the Private bus owners in animated suspension அவர்களை மிரட்டுகிற பாணியில் அதையும் தெரிவிக்காமல் பத்து ஆண்டுகளிலே தேசியமயமாக்கப் போகிறோம் என்று மட்டும் அறிவிக்காதீர்கள், திட்டவட்டமாகச் சொல்லுங்கள், எந்த ஆண்டு எந்த மாவட்டத்திலே நீங்கள் தேசியமயமாக்கப் போகிறீர்கள் என்பதை அறியுங்கள் என்று கேட்டோம். ஆனால் அவர்கள் அதையெல்லாம் சொல்லாமல் நாங்கள் அதை ஆரம்பிக்கப் போகிறோம் முடிக்கப் போகிறோம் என்றுதான் சொன்னார்களே ஒழிய ஒரு திட்டவட்டமான செயற்குறிப்பைச் சொல்லாமல் அதை ஒரு அரசியல் ரீதியாக பயமுறுத்தும் கருவியாகப் பயன்படுத்திச் சொல்லி வந்தார்கள். இப்போது அரசு மாறிவிட்டது. புதிய அரசு வந்திருக்கிறது. புதிய அரசு வந்தது மட்டுமல்லாமல் ஏறக்குறைய ஒரு பற்றாக்குறை பட்ஜெட்டை இந்த அவையில் நிதியமைச்சர் அவர்கள் தாக்கல் செய்திருக்கிறார்கள். ரூ. 600,

[திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14]

ரூ. 700 கோடி வருமான பற்றாக்குறை இருக்கிறது. இதை எப்படி நிவர்த்தி செய்யப்போகிறோம் என்ற கேள்வியை இந்த மாமன்றத்தின் முன்னாலே வைத்திருக்கிறார்கள்.

அது மட்டுமல்ல. முன்னாள் அமைச்சர் மாண்புமிகு திரு பண்ணுட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் பேசும்போது, போக்கு வரத்துத் துறையிலே இந்த அரசுக்கு ஏற்படுகிற ரூ. 350 கோடியையும் பற்றாக்குறையோடு நீங்கள் சேர்க்க வேண்டும். அதுவும் பற்றாக்குறைதான். அது இந்த அரசு கொடுக்க வேண்டிய பணம்தானே என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். இந்த ரூ. 350 கோடி என்பது எனது கணக்குச் சரியோ தவறோ எனக்குத் தெரிய வில்லை. அமைச்சர் அவர்களிடம் சரியான கணக்கு இருந்தால் என்னை அவர் திருத்த வேண்டும்—ஒரு பெருந் தொகை; நஷ்டம் என்று வைத்துக் கொள்வோம். இந்தப் பெருந்தொகை நஷ்டத்திற்கு போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்பட என்ன காரணம்? அதிலே என்ன சிக்கல்? எப்படி மீண்டும் இலாபகரமாக ஓட்ட முடியும் என்பதற்கு அரசில் என்ன திட்டம் வைத்திருக்கிறார்கள்? இதை இலாபகரமாக மாற்றுவதற்கு, இந்த போக்குவரத்துத் துறையை பயனீட்டும் அளவிற்கு மாற்றுவதற்கு அமைச்சர், அவர்கள் என்ன திட்டம் வைத்திருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த அவைக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும்.

முற்பகல் 10.55

நாங்கள் சொல்லுகிறோம்—இந்த பஸ்களை ஓட்டுவது என்பது ஒரு இலாபகரமான தொழில். இதிலே கூட கடந்த ஐந்தாறு நாட்களுக்கு முன்பு இந்த அவையிலே கூட ஒரு பிரச்சினை வந்தது. பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற பிரச்சினை வந்தபோது எங்கள் கட்சி உறுப்பினர் ஒரு கருத்தைத் தெரிவிக்கிறபோது, எங்கள் கட்சி உறுப்பினரே மாற்று கருத்துத் தெரிவிக்க வேண்டியதொரு சூழ்நிலை இங்கே ஏற்பட்டது. நான் அதிலே போவதற்கு முன்னால் ஒரு கருத்தைத் தெளிவாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த ஸ்டேட் ஒன்ட் எக்கானமி என்பது எவ்வளவு பழுதுபட்ட பொருளாதாரத் தத்துவம் என்பதை நாம் எல்லோரும் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். வீணான ஒரு கொள்கைக்காக ஒரு கொள்கையை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்பதற்காக 500 கோடி மக்களை நஷ்டப்படுத்த வேண்டுமா என்பதை இன்று இந்த அரசு சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். 1967-க்குப் பிறகு போக்குவரத்தில் ஏற்பட்டு இருக்கிற மாற்றங்களை ஒவ்வொரு பகுதியாக இந்த அமைச்சர் அவர்கள் ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதிலே 3 மாவட்டங்களிலே 100 சதவீதம் நேஷனலை சேஷன். அதாவது 100 விழுக்காடு தேசிய மயமாக்கப்பட்ட இடங்கள் எந்தெந்த மாவட்டம் என்று சொன்னால், கன்னியாகுமரி மாவட்டம் ஒன்று, நீலகிரி மாவட்டம் ஒன்று, சென்னை

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்]

மெட்ரோபாலிட்டன் சிட்டி—இப்போது புதிதாக மதுரை மெட்ரோபாலிட்டன் சிட்டியோடு 4 பகுதியைச் சேர்த்து இருக்கிறார்கள். மற்ற மாவட்டங்களிலே தனியார் பஸ்களும் ஓடுகின்றன; தேசியமயமாக்கப்பட்ட அரசு பஸ்களும் ஓடுகின்றன. ஆனால் தனியார் பஸ்கள் ஓடுகின்ற மாவட்டங்களிலே தான் அரசு ஓட்டுகின்ற பஸ்கள் நல்லமுறையிலே ஓடுகின்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய உறுப்பினர் குறிப்பிடுகிற மதுரை மாநகராட்சியும் சேர்க்கப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். அது இல்லை. தனியார் பேருந்துகளும் மதுரை மாநகராட்சிக்குள்ளே வந்து செல்கின்றன. அவர்களும் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : திருத்தத்திற்கு நன்றி. அமைச்சர் அவர்கள் இந்த 3 மாவட்டங்களை மட்டும் எடுத்துச் கொள்ளலாம். நீலகிரி மாவட்டம், கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை மாநகராட்சி எல்லை. இந்த மூன்றுக்குள்ளும் முழுக்க முழுக்க அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன. ஆனால் எங்கே போக்குவரத்து வசதிகளைக் கூட்டி இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்களும் தனியார் பஸ்களும் எங்கே ஓடுகின்றனவோ அங்கே 150 விழுக்காடு டெவலப்மென்ட்ஸ், அடிஷன் ஆஃப் நியூ பஸ்சஸ் இருக்கின்றது. ஆனால் முழுமையாக தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த 3 மாவட்டங்களில் ஒன்லி தெயர் ஆர் 12 பர்சென்ட். இது எதைக் காண்பிக்கிறது என்று சொன்னால், எங்கெல்லாம் ஒரு ஆரோக்கியமான போட்டி இருக்கிறதோ அந்த ஆரோக்கியமான போட்டி இருக்கிற இடத்திலே அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தன்னைத் தயார் செய்து கொள்கின்றன; சிறப்பான வகையிலே ஓடுகின்றன; சிறப்பான சேவைகளைச் செய்கின்றன; குறைந்த செலவிலே நிறைவான ஓட்டத்தைத் தருகின்ற தனியார் துறைக்கு ஈடு கொடுக்கவேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே தன்னைத் திருத்திக் கொள்கின்றன. எங்கே அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்கள் நல்லமுறையில் ஓடவில்லை என்றால், எங்கெல்லாம் ஏகாதிபத்திய தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்கள் ஓடுகின்றனவோ அதாவது மனாப்போலி, அங்கெல்லாம் பஸ்களின் ஓட்டம் சரியாக இல்லை; அங்கே புதிய வளர்ச்சிகள் இல்லை; புதிய தேவைகள் கவனிக்கப்படவில்லை என்பதுதான் உண்மை.

இன்னொன்றும் நான் சொல்கிறேன். இப்போது நமது மரியாதைக்குரிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் பண்ணுட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் கேட்டார்கள். பஸ் கட்டணத்தை கூட்டப்



[திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14]

போகிறீர்களா என்று கேட்டார்கள். இந்தக் கேள்வி வருவதற்கு முன்னாலே நிதி அமைச்சர் அவர்கள் பஸ் கட்டணத்தைக் கூட்டுவது அவசியம் என்கிற பாணியிலே பேசி இருக்கிறார்கள். நான் வேண்டுமானாலும் விவாதத்திற்காக ஒத்துக்கொள்கிறேன். பஸ் கட்டணத்தைக் கூட்ட வேண்டியது ஒரு நிர்ப்பந்தம் என்று கூட வைத்துக் கொண்டாலும்கூட, அப்படி நீங்கள் கூட்டினால் கூட, இந்த நஷ்டத்திலே ஓடுகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சரி செய்யப்படுமா என்றால், இல்லை. நான், இந்தியன் எக்ஸ் பிரஸ் பத்திரிக்கை கடந்த செப்டம்பர் மாதம் 11 ஆம் தேதி தந்திருக்கிற ஒரு செய்திக் குறிப்பை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு உங்கள் அனுமதியோடு கொண்டு வர விரும்புகின்றேன். Even fare hike may not help. பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தினால்கூட பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் லாபத்திலே ஓடாது என்று அவர்கள் போட்டு இருக்கிற செய்தி. அந்தச் செய்தியில் ஆடிட்டர் ஜெனரலினுடைய அறிக்கையின் மீதுள்ள கருத்தைத் தந்து இருக்கிறார்கள். நம்முடைய தமிழக போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய கணக்குகளை ஆராய்ந்த ஆடிட்டர் ஜெனரலினுடைய ரிப்போர்ட்டிலே சொல்ல இருக்கிறார்கள். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பஸ் கட்டணத்தை நீங்கள் கூட்டுவதற்கு அனுமதித்தாலும்கூட அந்த போக்குவரத்துக் கழகம் லாபத்திலே ஓடாது என்று சொல்கிறார். என்ன காரணம்? இன்னும் நான் சொல்கிறேன். தனியார் ஓட்டுகிற நகர டவுன் பஸ்களுக்கும், மெட்ரோபாலிட்டன் சிட்டியில் ஓடுகிற டவுன் பஸ்களுக்கும் டாக்ஸ் டேரிப்—வரி வீதத்தில் எவ்வளவு வேறுபாடு இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் சிந்திக்க வேண்டும். தனியார் ஓட்டுகிற பஸ்களினுடைய வரி 260 ரூபாய், ஒரு பஸ்ஸுக்கு சீட்டுக்கு குவார்டர் டாக்ஸ் 260 ரூபாய். ஆனால் அதே நேரத்திலே நம்முடைய பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கு நீங்கள் போடுகிற டாக்ஸ் டெறும் 50 ரூபாய் தான். இந்த 50 ரூபாய்க்கும், 260 ரூபாய்க்கும் ஒரு பஸ்ஸுக்கு எவ்வளவு ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது என்று சொன்னால் வருடத்திற்கு 80 ஆயிரம் ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது. ஒரு தனியார் பஸ்ஸுக்கும், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்ஸுக்கும் இருக்கின்ற வேறுபாடு ஒரு பஸ்ஸிலே ஓராண்டிலே 80 ஆயிரம் ரூபாய் இருக்கிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 3,000 பஸ்கள் ஒடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. இந்த 3,000 பஸ்களுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு 80 ஆயிரம் வீதம் டாக்ஸ் என்று சொன்னால் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 21 கோடி ரூபாய் மொத்தத்திலே வருகிறது. நங்கள் வரியே போட வேண்டாம். நான் மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்துக்குக் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன். அவர்கள் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் எப்படியெல்லாம் நாம் வருமானத்தைப் பெருக்க வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். அவர்களுக்காகத் தான் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள்..

1991 செப்டம்பர் 14]

**மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :** மாண்புமிகு சமூகநலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நிதியமைச்சர் அவர்களின் கவனத்தைத் திருப்பக்கூடாது. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

முற்பகல் 11-00

**மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் :** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சில குறிப்புகளை இங்கே தந்திருக்கிறார்கள். அதிலே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஏற்படுகிற நஷ்டத்தைக் குறிப்பிட்டுக் காட்டி, அதைப்போல இங்கே போடப்படுகிற டாக்ஸை குறிப்பிட்டு காட்டியிருக்கிறார்கள். நகரப் பேருந்துகளை சென்னையில் இயக்குவது எவ்வளவு கடினம் என்பது அவருக்கு நன்றாகத் தெரியும். நகரப் பேருந்து ஒடுவதில்லை, அது நகர்ந்து சென்று கொண்டிருக்கிறது என்பதும் அவருக்கு நன்றாகத் தெரியும். அதிலே எவ்வளவு செலவினங்கள் ஆகிறது என்பதும், டீசல் செலவு எவ்வளவு ஆகிறது என்பதும் நன்றாகத் தெரியும். அதை கருத்திற்கொண்டு தான் தலைநகரத்தில் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் முழுமையாக தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால், மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டுமென்ற அடிப்படையில், அதற்கு டாக்ஸ் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

**திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போரன்ஸ் :** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்களுக்குச் சொல்லிக் கொண்டிருந்தேன். திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி, கோயம்புத்தூர் போன்ற நகரங்களில் ஓடுகிற ஒரு டவுன் பஸ்ஸுக்கு குவார்ட்டர்லி டாக்ஸ் சீட் ஒன்றுக்கு 260 ரூபாய். ஆனால் அதே சீட்டுக்கு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 50 ரூபாய். இந்த வித்தியாசம் ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஏறக்குறைய—இந்த அரசுக்கு ஏற்படுகிற இழப்பு 80 ஆயிரம் ரூபாய். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 3,000 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. எனவே, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலம் இந்த அரசுக்கு ஏற்படுகிற வருமான இழப்பு 21 கோடி ரூபாய் என்று நான் சொன்னேன்.

மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்குச் சொல்கிறேன். நீங்கள் இந்த 21 கோடி ரூபாய் பஸ் டாக்ஸ் மூலமாக வசூலிப்பதாக இருந்தால் இன்னும் மூன்று கருத்துக்களைச் சொல்கிறேன். பொதுமக்களுக்கு நீங்கள் வரியை போட வேண்டிய அவசியம் இருக்காது. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எனக்கு ஒரு பதிலைச் சொன்னார்கள். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் நகர்ந்து கொண்டிருக்கிறது. அதை ஓட்டுவது எவ்வளவு கடினம்? ஆகவே, வரியை குறைத்திருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். நான் அமைச்சர் அவர்களிடம் இன்னொன்றை கேட்கிறேன். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் நகர்கிறதா, ஓடுகிறதா என்பதை நீங்கள் சொல்ல வேண்டும்.

[1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு நிதியமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் வைத்த பிரச்சினைக்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் விடையளித்தார்கள். சாதாரணமாக பெருநகரங்களுக்குள்ளே மட்டும் ஓடுகிற பஸ்ஸுக்கும், நகரங்களில் மட்டுமல்லாமல் வெளிப்புறங்களுக்கும் ஓடுகிற பஸ்ஸுக்கும் உள்ளபடியே செலவினங்களைக் கணக்கிடுகிற போது, நகர்ப்புறங்களில் ஓடுகிற பஸ்களுக்கு அதிகமான செலவு ஏற்படும் என்பது இங்கே மட்டுமல்ல, உலகம் முழுவதும் எல்லா நாடுகளிலும் லண்டன், நியூயார்க், வாஷிங்டன், டோக்கியோ போன்ற எல்லா நாடுகளிலும் இருக்கிறது. இதற்கு காரணம் என்னவென்றால் ஒரு பர்லாங்கிற்குள்ளாக இரண்டு மூன்று முறை கியர் மாற்றி மாற்றி போடுகிறபோது, சாதாரணமாக பஸ்ஸை ஓட்டுகிறபோது ஆகிற பெட்ரோல் செலவை விட அதிகமான செலவு கியர் மாற்றி மாற்றி ஓட்டுகிற போது ஆகிறது. காரணம் கியர் மாற்றுவதற்குள்ளேயே அடுத்த ஸ்டாப்பிங் வந்து விடும். மறுபடியும் கியர் போட்டு எடுப்பதற்குள்ளாக எவ்வளவு பெட்ரோல் செலவாகும் என்று கணக்கிடுகிறபோது உலகம் முழுவதும் நகர்ப்புறங்களில் ஓடுகிற பஸ்களுக்கு செலவினங்கள் அதிகமாகத்தான் ஏற்படும். மற்றைய கார்ப்பரேஷன்களில் எல்லாம் நிரம்ப வருமானத்தை திரட்டிய காலத்தில் கூட பல்லவன் போக்குவரத்து கழகம் சென்னை மாநகரத்திற்குள் குறைவான வருமானத்தைத் தான் திரட்டித் தருகிற அளவுக்கு இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த சிரமத்தை கருதிதான் சீட்டிற்கான வரிவீதத்தை வெளி பஸ்களுக்கு கூடுதலாகவும், இங்கே நகர்ப்புறங்களில் ஓடுகிற பஸ்களுக்கு குறைவாகவும் வைத்திருக்கிறது. திருவள்ளூர் பஸ் என்றால் அது நீண்ட தூரத்திற்குப் போகிறது என்பதால் அது லாபம். உள்ளுக்குள்ளேயே திருவள்ளூர் பஸ்ஸை ஓட்டினாலும் இதே கதிக்குத் தான் திருவள்ளூரும் கொண்டு வந்து வைப்பார். பல்லவன் கதிக்குத் தான் அதுவும் வந்து சேரும். ஆகவே, இரண்டு வித்தியாசங்களைப் புரிந்து கொண்டால் இருக்கிற வேறுபாட்டைத் தெரிந்து கொள்ளலாம்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்களின் கருத்தை ஏற்றுக்கொள்கிறேன். அப்படியென்றால் நீங்கள் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வரிச் சலுகை ஏன் கொடுத்திருக்கிறீர்கள் என்று தெரிந்து கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு சீட்டுக்கு குவார்ட்டர்லி டாக்ஸ் 325 ரூபாய். ஆனால் அதே நேரத்தில் ஆம்னி பஸ்ஸில் ஒரு சீட்டுக்கு 500 ரூபாய் இப்போது 500 ரூபாய் வரிபோட்ட ஆம்னி பஸ்காரர்கள் பஸ்ஸில் வீடியோ வைத்திருக்கிறார்கள்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு.எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்]

நல்ல சீட்டுகளை வைத்திருக்கிறார்கள். பஸ்ஸை நல்ல வசதியாக வைத்திருக்கிறார்கள். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து இங்கேயிருந்து ஆறு மணி நேரத்தில் திருச்சிக்கு போகிறது என்றால் அவர்கள் ஐந்து மணி நேரத்தில் போகிறார்கள். மதுரைக்கு ஏழு மணி நேரத்தில் போகிறார்கள். இரண்டு பஸ்கள் ஒரே இடத்திலிருந்து கிளம்புகிறது என்றால் திருவள்ளூர் பஸ்ஸில் யாரும் ஏறுவதில்லை.

முற்பகல் 11-05

நீங்கள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு கருத்தைச் சொல்கிறீர்கள். டவுனுக்குள்ளே போக வேண்டும். கியரை மாற்றி மாற்றி ஓட்ட வேண்டுமென்று சொல்கிறீர்கள். அதற்கு கூட மறுப்பு வாதத்தை வைத்திருக்கிறேன். ஆனாலும் அதை ஏற்றுக்கொள்கிறேன். திருவள்ளூர் கழகத்தில் 325 ரூபாய் வாங்கும்போது ஒரு சீட்டுக்கு 175 ரூபாய் ரிஸிப் கிடைக்கிறது. அதற்கு என்ன காரணம்? அதற்கு ஏன் அப்படிச் சலுகை? நான் கேட்கிறேன். Why don't you take it on an experimental basis. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தை மட்டும் Why don't you open it as a joint sector இதை பொதுத்துறை நிறுவனத்திலிருந்து கூட்டு நிறுவனமாக மாற்றுவதற்கு நீங்கள் ஏன் தைரியமாக முன்வரக்கூடாது. நிதியமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். தேன் போல ஓடி ஓடி பூக்களைப் பார்த்து, தேன் சேகரிப்பதைப் போல, நாங்கள் வரியினை சேகரிக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். நீங்கள் அப்படிச் செய்கிறீர்கள் ஒரு இடத்திலே. ஆனால் இங்கே ராட்சஷ வெளவால்களைப் போல உட்கார்ந்து கொண்டு Tax payers money வரி கட்டுகின்றவர்களுடைய பணத்தைக் குடிக்கின்ற போக்குவரத்து நிறுவனங்களை நீங்கள் கட்டுப்படுத்தவில்லை என்றால், இந்த ராட்சஷ வெளவால்களைக் கட்டுப்படுத்தவில்லை என்றால், இந்தத் தேனீக்கள் எவ்வளவு வேகமாக ஓடியும் தேன் சேகரித்து என்ன பயன் என்பதை நான் கேட்க விரும்புகிறேன். ஏன் என்றால், பஸ் கட்டணத்தைக் கூட்டப் போகிறோம் என்று சொல்கிறீர்கள். பஸ் கட்டணத்தைக் கூட்டுவது, ஒருவேளை பொருளாதார அடிப்படையில் அவசியமாக இருக்கலாம். நிர்ப்பந்தமாக இருக்கலாம். ஆனால், கடந்த முறை பட்டாபிராமன் கமிஷனில், தனியார் பஸ் நிறுவனங்களுடைய அதிபர்கள், அதாவது உரிமையாளர்கள் கொடுத்த சாட்சியங்களை நீங்கள் கருத்திலே கொள்ள வேண்டும். இன்றைய தினம் அதே 10½ பைசாவுக்கு பெர் கிலோ மீட்டர் அவர்கள் லாபகரமாக ஓட்டுவதற்குத் தயாராக இருக்கிறார்கள். they have given it as a challenge before the Pattabiraman Commission, அரசு நிறுவனம் எதை நஷ்டம் என்று சொல்லுகிறதோ, அந்தக் கோடிக்கணக்கான பணத்தை நீங்கள் ஏதோ மக்கள் கட்டு

[திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14]

கின்ற வரிப் பணத்தை குப்பையிலே கொட்டுவதைப் போல ஆண்டு ஒன்றுக்கு 80 கோடி, 100 கோடி, 300 கோடி என்று சொல்லி, இந்தப் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே there is not even paid up capital மூலதனமே இல்லாத அளவிற்கு the losses have been accumulated 65 கோடி ரூபாய் டோட்டல் லாஸ் அதற்கு அங்கீகரிக்கப்பட்ட மூலதனமே அவ்வளவுதான். அப்படிப்பட்ட நிறுவனங்களை வைத்துக் கொண்டு நீங்கள் இருக்கின்றபோது, அவர்கள் சொல்கிறார்கள். நாங்கள் இந்த 10½ பைசாவிலே ஒட்டத் தயாராக இருக்கின்றோம் என்று, நான் ஏன் கேட்கிறேன் என்று சொன்னால், ஏதோ தனியார் பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு வக்காலத்து வாங்குவதற்காகப் பேசுகிறேன் என்று நினைக்கவேண்டாம். there should be a healthy competition. There should be a better service. அதுதான் ஒரே கன்சிடரேசன்.

சோவியத் யூனியனிலே, இன்றைக்குப் பார்க்கிறோம், இன்றைய தினம் கோர்ப்சேவ்வாக நமது அருமை அமைச்சர் செங்கோட்டையன் அவர்கள் மாற முன்வரவேண்டும். இன்று அவர்கள் பழைய சித்தாந்தத்தை உடைத்து எறிந்துவிட்டு தேசியமயமாக்கப்பட்ட, ஒத்துவராத பொருளாதார சிந்தனைகளுடைய அடிப்படையான ஆக்கிரமிப்புகளிலிருந்து விடுபட்டு, ஒரு புதிய சிந்தனைக்கு இன்றைக்கு அந்த நாடு எழுந்திருக்கிறது. நான் ஏதோ எல்லா பஸ்களையும் எடுத்து தனியாரிடம் கொடுத்து விடுங்கள் என்று சொல்லவில்லை. நண்பர் பழனிச்சாமி அவர்கள் இதற்கு மறுப்புக் கருத்தைச் சொல்லலாம். அந்த வாதத்தைச் சந்திப்பதற்கு நான் எந்த மேனடயிலும் தயாராக இருக்கிறேன். தம்புசாமி உட்பட, நாம் இதைத் தனியாக வைத்துக் கொள்வோம். இன்றைய தினம் நான் என்ன சொல்ல வருகிறேன் என்றால், ருசிய பொருளாதார சிந்தனை பற்றி கோர்ப்சேவ் அவர்கள் டி. வி.யிலே ஒரு பேட்டி கொடுக்கிறார்கள். State owned economy is a failure எங்களிடமிருந்து நீங்கள் பாடத்தைக் கற்றுக் கொள்ளுங்கள் என்று உலக நாடுகளுக்கு அறைகூவல் விடுத்திருக்கிறார்கள். (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வே. தம்புசாமி.

\*திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் அங்கே ரஷ்யாவில் தத்துவம் தோற்றுவிட்டதாகச் சொல்கிறார்கள். அது ஒரு தனி நபருடைய செயல்பாட்டின் நிலையே தவிர, மார்க்சியத் தத்துவம் என்றும் தோற்றதாக வரலாறு கிடையாது. தோற்கப் போவதும் கிடையாது. அது ஒரு தற்கால நிகழ்ச்சி என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன் :

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி கடந்த 14 ஆண்டுக்காலமாக ஆட்சிப் பீடத்திலே இருக்கிற மேற்கு வங்கத்திலே போக்குவரத்துத் துறை பெரும் அளவிற்கு இன்றும் தனியார் கையிலேதான் இருக்கிறது.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : நண்பர் தம்புசாமி அவர்களுக்கு நான் சொல்வேன், இதை நான் சொல்லவில்லை. சொல்வது யார் என்று சொன்னால், General Secretary of the Supreme Soviet அவர்கள் சொல்கிறார்கள். இந்தத் தத்துவம் தோற்று விட்டது என்று.

அதுமட்டுமல்ல, ரஷ்யாவிலே மட்டுமல்ல. ஹங்கேரியிலே, போலந்திலே, உலகத்தில் உள்ள கம்யூனிச நாடுகளிலே எல்லாம் பூகோளப் படத்தை எடுத்துக் கொண்டால் கம்யூனிசம் என்பது தகர்ந்து வருவதையும் அவர்கள் எட்டிப் பார்க்கவேண்டும். குண்டுச் சட்டிக்குள்ளே குதிரை ஓட்டக்கூடாது. ஜின்னல் வழியாக எட்டிப் பார்க்கவேண்டும், உலகத்திலே என்ன நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்று. நான் என்ன சொல்ல வருகிறேன் என்றால், சில தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்கு இந்தக் கதவுகளைத் திறந்துவிடுங்கள் என்று நான் கேட்க வில்லை. ஆனால், What should be the guideline for this Government? இந்த அரசாங்கத்திற்கு எது வழிகாட்டியாக இருக்கவேண்டும் என்று சொன்னால், honesty, sincerity and service to the public. இந்த மூன்று அம்சங்கள்தான். அது தேசியமாக்கப்பட்ட பொருளாதாரத்திலே வருகிறதா அல்லது தனியாரிடம் ஒப்படைக்கப்பட்ட பொருளாதாரத்திலேயிருந்து வருகிறதா என்று நீங்கள் பார்க்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை. இன்னும் ஒரு படி அதிகமாகச் சொல்கிறேன். This industry is a completely controlled industry and guided industry, உங்கள் கைக்குள்ளே இருக்கிறது. நீங்கள்தான் வழித் தடங்களை நிர்ணயிக்கிறீர்கள். நீங்கள் தான் டாரிப் அதாவது கட்டணத்தை நிர்ணயிக்கிறீர்கள். நீங்கள்தான் timings, schedule, operation everything is decided by the Government. ஆகவே, நான் என்ன சொல்கிறேன் என்றால், ஒரு பெட்டர் அட்மினிஸ்ட்ரேஷனுக்காக, ஒரு சிறப்பான நிர்வாகத்திற்காக, Why dont you think of a joint sector. நான் இன்னும் ஒருபடி அதிகமாகச் சொல்கிறேன். எப்படி முழுக்க முழுக்க தேசியமயமாக்கப்பட்ட பகுதிகள் என்று அறிவித்து இருக்கிறீர்களோ, அதைப்போல் முழுக்க முழுக்க தனியார் பஸ்கள் ஓடுகின்ற மாவட்டமாக ஒரு மாவட்டத்தை இந்த ஆண்டு ஆக்கிப் பாருங்கள்.



[திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14]

முற்பகல் 11-10

அந்த மாவட்டத்திற்கும் இந்த மாவட்டத்திற்கும் மாறுபாடு இருக்கிறது. அங்கே இந்த மாவட்டத்திற்குள்ளே ஒடுகின்ற பஸ்களுக்கும் இந்த பஸ்களுக்கும் என்ன வேறுபாடு இருக்கிறது? அல்லது லாபத்தில் ஓடுகிறதா? நஷ்டத்தில் ஓடுகிறதா, அது லாபத்தில் ஓடுவதானால் என்ன காரணத்தினால் லாபம் அடைந்திருக்கிறது என்பதைப் பற்றி எல்லாம் நீங்கள் சிந்தித்துப் பாருங்கள். ஏனென்று சொன்னால், இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை நீங்கள் இப்படியே அனுமதித்தால், ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 350 கோடி, ரூ. 400 கோடி என்ற அளவில் நஷ்டப்படுகிறீர்கள் என்று சொன்னால், இனிமேல் வரக்கூடிய காலங்களில் அதைச் சம்பந்தற்கான தோள்கள் மக்களிடத்திலே இல்லை. இனிமேல் பஸ் கட்டணத்தை நீங்கள் கூட்டாதீர்கள். அதை அரசியல் ரீதியாக சந்திக்கக்கூடிய நிலையில் பெரிய போராட்டங்கள் மூலமாக சந்திக்க வேண்டிய ஒரு நிர்ப்பந்தம் இந்த அரசுக்கு ஏற்படும். ஆகவேதான் நான் கேட்கிறேன். மக்களுக்கு ஏற்படுகின்ற சவுகரியங்களை மனதிலே வைத்துக் கொண்டு மக்களுக்கு, ஏற்படுகின்ற நன்மைகளை வைத்துக் கொண்டு, செயல்பட வேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூடச் சொல்வார்கள். தேசியமயமாக்கப் பட்ட பஸ்கள் இருப்பதனால்தான் நாம் கிராமங்களுக்குச் செல்கிறோம். பஸ் பாஸ் கொடுக்கிறோம், அதனால் தானே சமூகக் கடமைகளை நிறைவேற்றுகிறோம் என்று சொல்வார்கள். நான் சொல்கிறேன். அத்தனை நிபந்தனைகளையும் நாம் அவர்களுக்கு விதிக்கலாம். இப்போது ஸ்பிக் நிறுவனங்களில், 51 விழுக்காடு owned by the State. 49% owned by the Private individuals. அதைப்போல ஒரு அமைப்பை நீங்கள் ஏன் சிந்தித்துப் பார்க்கக் கூடாது என்று கேட்கிறேன். ஏகாதிபத்திய முதலாளிகள் உருவாவதற்கு அல்ல. 4 பஸ்கள், 5 பஸ்கள் வைத்திருக்கக் கூடிய சின்ன சின்ன நிறுவனங்களைக் கூட, for a healthy competition you can introduce in the monopolist idea. இன்னும் ஒரு படி அதிகமாக போக்குவரத்து தொழிலகத்திலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கே அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை உரிமையாக்கக் கூடிய சட்டங்களைக் கூட இந்த அரசு சிந்தித்துப் பார்க்கலாம். இப்படிப் பட்ட சட்டங்களைச் சிந்தித்துப் பார்த்து, எங்கெங்கே இந்தச் சட்டங்கள் வேகமாக அமலாக்கப்பட்டால் பொது மக்களுக்கு அதிக பயன் கிடைக்குமோ, அதை வேகமாக அமலாக்குவதற்கு இந்த அரசு தைரியமாக முன் வர வேண்டும். 'அறிவுடைமை, ஊக்கம்' என்று நம்முடைய நிதியமைச்சர் அவர்கள் நிதிநிலை அறிக்கையிலே சொன்னார்கள். அந்த அறிவுடைமையும், ஊக்கமும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருக்கு நிரம்ப வேண்டுமென்று என்னுடைய சார்பாக நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

991 செப்டம்பர் 14] [திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்]

அடுத்து, இந்த 'Tax structure' இந்த வேன்களுக்கு டிரீஸ்ட் வேன்களுக்கு ரூ. 125 என்று இருந்தது. இப்போது ரூ. 150 போட்டிருக்கிறீர்கள். அதில் ரூ. 1,500 இருந்ததை 12 சீட்டர் என்று போட்டிருக்கிறார்கள். அந்த 12 சீட்டருக்கு அதிலே வேலையில்லாத பட்டதாரிகள் அல்லது சிறிய தொழிலதிபர்கள் தான் அதை வைத்துக் கொண்டு பிழைக்கிறார்கள். சில இடங்களில் அந்த வேன்கள் இல்லாமல் போக்குவரத்திற்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கின்றன. அதிலே நான் என் ஆலோசனையாகக் கேட்பது என்னவென்று சொன்னால் நீங்கள் ஒரு சின்ன மாற்றத்தை அதிலே செய்ய வேண்டும். பர் சீட் ரூ. 100 அல்லது அதே ரூ. 125 என்று வைத்துக் கொண்டாலும் கூட 14 சீட்டராக அதை நீங்கள் அனுமதித்தீர்கள் என்று சொன்னால், அந்த சிறிய வேன்களை ஒட்டிகின்ற டிரைவர்களுக்கு அல்லது உரிமையாளர்களுக்கு நிறைய நன்மைகள் கிடைக்கும். அதற்குப் பிறகு ஸ்பேர் பஸ் டாக்ஸ் கலெக்ஷன். இந்த ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும் ரெகுலராக ஒட்டிகின்ற பஸ்களுக்கும் ஒரே விகிதத்திலே டாக்ஸ் ஸ்ட்ரக்ச்சரை வைத்திருக்கிறீர்கள். அதில் ஏறக்குறைய 2,000 ஸ்பேர் பஸ்கள் தமிழ்நாட்டில் இருப்பதாக ஒரு கணக்கைச் சொல்கிறீர்கள். அதன் மூலமாக இதற்கு முன்பிருந்த நம்முடைய ஆட்சியிலே அதற்கு  $\frac{3}{4}$  அளவு என்ற அடிப்படையிலே வரி நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்தது. ஆனால் கடந்த ஆட்சியிலே They made it 100 per cent அதாவது அதையும் முழு வரியாக விதித்து ஆம்னி பஸ்களோடு போட்டியிடுகின்ற அளவிற்கு அதற்கு டாக்ஸ் ஸ்ட்ரக்ச்சர் இருந்தது. இப்போது என்ன நினைக்கிறேன் என்று சொன்னால் தனியார் பஸ் நிறுவனங்கள் அந்த 2,000 பஸ்களை பக்கத்திலே உள்ள மாநிலங்களுக்குச் சென்று பதிவு பண்ணலாமா என்று யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த 2,000 பஸ்களை நிறுத்தி விடலாமா என்று யோசிக்கிறார்கள். அப்படி 2,000 பஸ்களை நிறுத்தி விட்டால் ஏறக்குறைய இந்த அரசிற்கு ஏற்படுகின்ற வரி இழப்பு ரூ. 7 கோடி. அந்த 7 கோடி ரூபாயை இழப்பதற்குப் பதிலாக மீண்டும் அந்த ஸ்பேர் பஸ்களுக்கு  $\frac{3}{4}$  வரி என்று நீங்கள் நிர்ணயம் செய்து வசூலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ரூ. 6 கோடி தான் கிடைக்கும். அதிலே ஒன்றும் பெரிய வருமான இழப்பு ஏற்படப் போவதில்லை. இன்னும் சொல்லப் போனால், இந்த ஸ்பேர் பஸ்கள்தான் பள்ளிக்கூட மாணவர்களுக்கும், சின்ன சின்ன கிராமங்களில் வாழ்கின்றவர்களுக்கும் டிரீஸ்ட்டிற்காக உபயோகப்படுகிறது. நான் பெரிய டிரீஸ்ட்களைச் சொல்லவில்லை. வாழ்க்கை வசதி குறைந்தவர்களுக்கு, கோயில் குளத்திற்கும், ஒரு சுற்றுலா தலங்களுக்கும் போய் வர வேண்டுமென்று சொன்னால் அந்த ஸ்பேர் பஸ்களைத்தான் அவர்கள் வாடகைக்கு எடுக்கிறார்கள். அதற்கு ஸ்டேட் கவர்ன்மென்ட் கார்ப்பொரேஷனிலே அப்படிக் கொடுப்பதற்கு பஸ்கள் இல்லை. எனவே அந்த மக்களுடைய நலனை அடிப்படையாகக்கொண்டு இந்த ஸ்பேர் பஸ்களுக்கு  $\frac{3}{4}$  வரி வசூலிக்க முடியுமா என்பதை நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

[திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14]

இரண்டாவதாக, Free bus fare concession for students. இதிலே நான் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு இதைக் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன். அந்த ஜி.ஓ. எப்படி போடப்பட்டது என்று சொன்னால், Free bus pass to all institutions recognised by Government என்று தான் போடப்பட்டது. ஆனால் இப்போது அதிலே என்ன மாற்றம் செய்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், இந்த Self-financing Colleges and the Polytechnic இவைகளிலே படிக்கின்ற மாணவர்களுக்கு அந்த கன்செஷன் இல்லை என்று அறிவித்திருக்கிறார்கள். Even Self-financing Institutions கூட Government recognised Institutions தான். நான் போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளரைச் சந்தித்து கேட்கின்றபோது சொன்னார்கள். நிதியமைச்சர் அவர்கள் அதற்கு ஆட்சேபம் தெரிவித்ததாக அவர்கள் என்னிடம் சொன்னார்கள். நாம் அதற்கு ஒரு பாகுபாடு செய்வது நியாயம் அல்ல.

முற்பகல் 11-15

அந்தப் பாகுபாடு இயற்கையானது அல்ல. மற்ற பள்ளிகளிலே படிக்கிற மாணவர்களுக்கு, பொறியியற் கல்லூரி, பாலிடெக்னிக் களிலே படிக்கிற மாணவர்களுக்கு என்ன பாஸ் கன்செஷன் இருக்கிறதோ, அதே கன்செஷன், செல்ப் பைனான்சிங் இன்ஸ்டிடியூஷனிலே படிக்கிற மாணவர்களுக்கும் இருக்க வேண்டும். செல்ப் பைனான்சிங் இன்ஸ்டிடியூஷனிலே படிக்கிற அவ்வளவு மாணவர்களும் பணக்கார மாணவர்கள் அல்ல. பணக்கார பெற்றோர்களுக்கு பிறந்தவர்கள் அல்ல. அங்கே கூட 50 சதவீதம் கவர்ன்மென்ட் கோட்டா இருக்கிறது. கவர்ன்மென்ட் மூலமாகவே அனுமதி பெற்று அவர்கள் அந்தப் பள்ளிக்கூடங்களிலே கல்லூரிகளிலே படித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் இந்த போக்குவரத்து பஸ் பாஸ் வசதியை விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து, 50 சி.சி.யிலே ஓடுகிற மொப்பெட்டுகளுக்கு எல்லாம் you are going to give full tax exemption. அதற்கு மேலே வருகிற வண்டிகளுக்கு 300 ரூபாய் வரையில் விதித்து இருக்கின்றீர்கள். இது மிகப் பெரிய அநியாயம். 300 ரூபாயை அவர்களால் கட்ட முடியாது. இப்போது இருக்கிற, ரோடு கண்டிஷனிலே 300 ரூபாய் டாக்ஸ் கட்டுவது அதுவும் 60 சிசி 65 சிசி. வண்டிகளுக்கெல்லாம் 300 ரூபாய் கட்ட வேண்டும் என்பது மிகப் பெரிய விரோதத்தை அரசுக்கு சம்பாதித்துக் கொடுக்கும். ஏனென்று சொன்னால் இப்போது பூ விற்கிறவன் கூட மொபெட் வைத்திருக்கிறான். பால் விற்பனை செய்பவர்கள் கூட மொபெட் வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் எல்லாம் குவார்ட்டருக்கு 300 ரூபாய் டாக்ஸ் கட்ட வேண்டும் என்று வைத்திருப்பது பெரிய ஒரு நிதிச் சூழலையே அவர்கள் மேல் சுமத்துவதாகும். எனவே இந்த ப்ரீ டாக்ஸ் கன்செஷனை 100 சிசி வெஹிக்ல்களுக்கும் அதை மாற்ற வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து ....

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ரங்கநாதன், இந்த அவையில் இருந்து கொண்டே பத்திரிகையாளர்களோடு பேசுவது அவை மரபுக்கு முரணானது என்பது உங்களுக்குப் பயிற்சி கருத் தரங்கிலேயே குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. அதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்: போக்குவரத்து தொழிலாளர்களுக்கு மட்டும் வீடு கட்டுகிற கடன்களுக்கு வட்டி விகிதம் 15 விழுக்காடாக கொடுக்கிறார்கள். மற்ற அரசு ஊழியர்களுக்கெல்லாம் 7 சதவீத விழுக்காட்டிலே வட்டிக்கு கடன் கொடுக்கிறபோது போக்குவரத்து துறையிலே இருக்கிற ஊழியர்களுக்கு மட்டும் 15 விழுக்காட்டிலே ஏன் பணம் கடன் கொடுக்க வேண்டும் என்பதை நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இந்த ஹவுசிங் லோன் அட்வான்சில் போக்குவரத்து ஊழியர்களுக்கு மட்டும் 15 சதவீத வட்டி. . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாலையிலும் அவை இருக்கிறது என்பதை மனதிலே வைத்துக் கொண்டு பேசினால் எவ்வளவு வேகமாக முடிக்க வேண்டும் என்பது உங்களுக்கே தெரியும்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்: அதற்குப் பிறகு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கு திருவேற்காடு ஹவுசிங் ஸ்கீம் என்று, திருவேற்காடு வீடு கட்டும் திட்டம் என்று ஒரு திட்டத்தை போட்டு 3 வருடங்களுக்கு முன்னாலே 25,000 ரூபாய் 25,000 ரூபாய் என்று வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த 3 வருஷங்களில் அந்தத் திட்டம் என்ன ஆயிற்று என்றே தெரியவில்லை. மூன்று வருடங்களாக அந்தத் திட்டம் கிடப்பிலே போடப்பட்டு அவர்களுக்கு—cost of construction is also increasing—அந்த வீடு கட்டும் செலவு கூடப் போகிறது. அதே நேரத்தில் அவர்களுக்கு ஒரு திட்டவட்டமான பதில் திட்டத்திருக்கிறதா என்றால் இல்லை. எனவே ஒன்று அந்த திருவேற்காடு ஹவுசிங் ஸ்கீமை உடனே ஆரம்பித்து அவர்களுக்கு வீடு கட்டி வழங்கப்பட வேண்டும். இல்லையென்றால் அந்த வீட்டு மனைகளைப் பிரித்து உடனே அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அரசு தர வேண்டும்.

கப்பல் போக்குவரத்து பற்றி நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்கு ஒரு சிறிய தகவலை கொண்டு வர விரும்புகிறேன். கடந்த அரசு இருந்த போது, ஜூனியர் விகடன் பத்திரிகையிலே தொடர்ந்து ஒரு கட்டுரை வந்தது. இந்தத் தமிழக அரசினுடைய கப்பல் துறை மூலமாக நடந்த கோடிக் கணக்கான ஊழலுக்கான விளக்கம் கேட்டு அந்தக் கட்டுரை எழுதப்பட்டது. இது அத்தனை பேர்களுக்கும் தெரியும். அது சம்பந்தமாக இந்த அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் போகிறது? இதிலே ஊழல் நடந்திருந்தால் அதற்கு யார் பொறுப்பானவர்கள்? அந்த பொறுப்பானவர்களைக் கண்டுபிடித்து அந்தப் பணத்தை திரும்பப் பெறுவதற்கு போக்குவரத்துத் துறை ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று நான் மிகப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[நிரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14]

இரண்டாவதாக, Traffic Police department has become a menace in the public. அதாவது சில நகரங்களிலே அந்த டிராபிக் கான்ஸ்டபிள் உடைய பிஹேவியர் போலீஸ் டிராப்ட்மென்ட்டுக்கே ஒரு அசிங்கமான சூழ்நிலையை ஏற்படுத்துகிற அளவுக்கு செய்து வருகிறார்கள். சில இடங்களில் நகரங்களுக்கு வெளியே வந்து நின்று கொண்டு, லாரிகளையும் பஸ்களையும் நிறுத்தி அவர்கள் செய்கிற அந்த அலங்கோலம், அசிங்கம், இந்தக் காவல் துறைக்கு மட்டும் அல்ல இந்த அரசுக்கே ஒரு கெட்ட பெயர் உண்டாக்குகிறது. கருட பகவான் மாதிரி இரண்டு கைகளை நீட்டுகிறார்கள். பஸ்களெல்லாம் ரொம்ப நேரம் ஒரே இடத்தில் நின்று கொண்டிருந்தது. ஏன் நிற்கிறது என்று பார்த்தால், அந்த டிராபிக் கான்ஸ்டபிள் அங்கேயிருந்து இறங்கி லாரிகளுக்கெல்லாம் அருகில் வந்து மாமூல் வாங்கிக் கொண்டு போகக்கூடிய அளவுக்கு டிராபிக் அங்கே நின்று கொண்டே இருக்கிறது (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). இது ஒப்பனாக பகிரங்கமாக நடக்கிறது. அதை எப்படி நீங்கள் சரி செய்யப் போகிறீர்கள்? ஒரு புதிய தீர்மானமான உணர்வை அந்தத் துறைக்கு நீங்கள் கொடுக்க வேண்டும். அவர்கள் செய்கிற ஒவ்வொரு செயலும் ஒட்டு மொத்தத்தில் இமேஜ் ஆப் தி கவர்ன்மென்ட், இந்த அரசாங்கத்தினுடைய இமேஜைப் பாதிக்கிறது என்பதை உணர வேண்டும். அதைச் சீர் செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். எனவேதான் நான் கேட்கிறேன். அடுத்து மிகப் பெரிய பொருளாதாரச் சூமையை சுமத்துகிற அந்த தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ்களினிமீது உங்கள் கவனம் தேவை. அதை நீங்கள் இந்த ஆண்டிலாவது தொடர்ந்து கவனித்து தகுந்த நடவடிக்கை எடுத்து இந்தப் போக்குவரத்து துறையிலே வருகிற நஷ்டத்தைக் குறைக்க வேண்டும். அது எவ்வாறு ஏற்படுகிறது என்பதற்கு நான் சொல்லுகிறேன். எங்கே அவர்கள் வாங்குகிறார்கள் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். பத்து பேக்டரிகள் இருக்கின்றன, டயர் செய்கிற பேக்டரிகள். இந்தப் பத்து பேக்டரிகளில் ஒரு பேக்டரி மட்டும், கர்நாடகா ஸ்டேட் வோன்ட் கார்ப்பொரேஷன். விக்ரம் டயர். ஆனால் விக்ரம் டயரிலே மட்டும் இவர்கள் டயர்கள் வாங்குவதில்லை. இவர்கள் தனியார் தயாரிக்கின்ற டயர் கம்பெனியிலேதான் டயர் வாங்குகின்றார்கள். ஏனென்று சொன்னால் இந்த அரசுடைமை, யாக்கப்பட்ட கம்பெனி கமிஷன் கொடுக்காது. இதை யெல்லாம் எங்களுக்கு வந்து சொல்கிறார்கள். தகவல்கள் சொல்கிறார்கள். இதையெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் வெரிஃபை பண்ணவேண்டும். க்ராஸ் செக் செய்ய வேண்டும். இந்தத் தகவல்கள் உண்மையா? இந்த கர்நாடகா ஸ்டேட் ஒன்று பேக்டரியிலே எத்தனை பெர்சன்ட் டயர் வாங்குகிறார்கள்?

முற்பகல் 11.20

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர்: 30 நிமிடங்கள் ஆகிவிட்டன.

1991 செப்டம்பர் 14]

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்: எனவே இதையெல்லாம் நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திலே கொண்டு தான் தமிழ்நாட்டிலேயிருந்து புறப்பட்டிருக்கின்ற ஒரு புதிய கோர்ப்பசேவ் என்கின்ற ஒரு தோற்றத்தை தமிழக மக்களுக்குக் கொடுத்து இந்த நெறுக்கியிருக்கின்ற மூடத்தனத் தின் முடை நூற்றம் வீசுகின்ற பொருளாதாரத் தத்துவத்தினுடைய எல்லையை நொறுக்கி ஒரு புதிய பொருளாதாரச் சிந்தனையை வளர்த்து தேசிய மயமாக்கப்பட்ட ஊர்திகள் அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அமைச்சர் செங்கோட்டையன் காலத்திலே தான் லாபத்திலே நடக்க ஆரம்பித்தன என்ற ஒரு புதிய சரித்திரத்தை அவர்கள் உருவாக்க வேண்டுமென்று நான் அவர்களை மனமார்ற வாழ்த்தி வாய்ப்புக்கு நன்றி சொல்லி அமர்கிறேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு நிதியமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் பேசுகின்றபோது பொருளாதாரத் துறையிலே புதிய ஒரு சிந்தனை ஏற்பட்டால்தான் நல்லது என்கின்ற அளவிற்கு கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். உள்ளபடியே பொருளாதார அடிப்படையிலே சிந்தனை ஏற்பட வேண்டும் என்பதைத் தான் நானும் ஓரளவிற்கு நிதி நிலை அறிக்கையினுடைய விவாதத்திற்கு பதில் சொல்கின்றபோது எடுத்துத் தெரிவித்தேன். ஏனென்றால் தத்துவ சிந்தனையினுடைய அடிப்படையிலே பிடிவாதமாக இருந்து முடிவுகள் எடுப்பதன் காரணமாக ஏற்படுகின்ற விளைவுகளை எடுத்துச் சொல்லி புதிய பொருளாதாரச் சிந்தனை ஏற்பட வேண்டும், அதிலே ஏற்றம் ஏற்பட வேண்டும், முன்னேற்றம் ஏற்பட வேண்டும் என்ற கருத்து இப்போது உலகெங்கும் பரவலாக ஏற்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது என்பதையும் நான் உணர்கிறேன். அந்தக் கருத்தை நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன். பொருளாதாரத்திலே புதிய சிந்தனை ஏற்பட வேண்டும் என்பது பரவலாக பொறுப்பானவர்களாலும், பொது மக்களாலும், ஏற்று நடத்துகிறவர்களாலும் ஏற்றுக் கொள்கின்ற அளவுக்கு பரவலான ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டால்தான் தக்க முடிவுகள் எடுக்க முடியும். அப்பொழுதுதான் பப்ளிக் பைனான்ஸ் பொதுவார் துறையினுடைய நிதித் தன்மைகள் மத்திய அரசு பொறுத்தும் சரி, மாநில அரசு பொறுத்தும் சரி, பொதுவாக ஏற்படுவதற்கு உதவும். அதற்கு முன்னேற்பாடாக ஏற்படுவது இந்த சிந்தனை பரவலாக பொறுப்பாளர்களிடத்திலே பொதுவாக நிர்வகிக்கின்றவர்களிடத்திலே, பொது மக்களுடைய பிரதிநிதிகளிடத்திலே முதலில் ஏற்பட்டால்தான் அதற்குப் பிறகு அரசு மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறுவது போன்ற தக்க முடிவுகள் எடுக்க வாய்ப்பாக இருக்குமே தவிர, இல்லாவிட்டால் முடிவுகள் எடுத்துவிடுவோமேயானால் இந்த பொருளாதார சிந்தனை கருத்துக்களுக்குக் கூட ஆபத்து வந்து



[டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

விடும். ஆக முதலிலே இந்த அட்மாஸ்பியரை கிரியேட் பண்ணிக் கொண்டுதான், உருவாக்கிக் கொண்டுதான் பிறகு தக்க முடிவுகள் எடுக்க வேண்டிய சூழ்நிலையிலே அரசு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆ. அறிவழகன்.

\*திரு. ஆ. அறிவழகன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியத்தில் என்னை பேச அழைத்ததற்கு என் சார்பாக நன்றி சொல்ல கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். தமிழகத்தில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து நஷ்டத்தில் இயங்குவதாக மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் தன்னுடைய வரவு-செலவு திட்ட உரையிலே தெளிவாக தெரிவித்துள்ளார்கள். டீசல் உயர்வு, மோட்டார் உதிரிப் பாகங்கள் உயர்வு மற்றும் போக்குவரத்து ஊழியர்களின் ஊதிய உயர்வின் காரணமாக எழுந்துள்ள நஷ்டத்தை ஈடு செய்வதற்கு நாம் கட்டணத்தை உயர்த்தும் கட்டாயத்தில் இருக்கிறோம். பேருந்து போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாடுகள் குறித்து தில்லைநாயகம் குழுவின் பரிந்துரையில் உள்ள சில சிறப்பான அம்சங்களை நாம் அதன் செயல்பாடுகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே சமயத்தில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னையிலே ஒடிக் கொண்டிருக்கின்ற பெரிய போக்குவரத்துக் கழகம். இங்கே சிறு சிறு தகராறுகள் ஏற்படுகின்ற காரணத்தால் இங்கே இந்த நகரமே ஸ்தம்பிக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்படுகின்றது. காரணம் அவர்களுடைய மோனாபலி இருக்கின்ற காரணத்தினால் சென்னை நகர மக்கள் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். அதன் காரணமாக 40 விழுக்காடுகள் தனியாரிடம் அளித்தால் இப்படிப்பட்ட ஒரு நிலை ஏற்படாது என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சாதாரண கட்டணத்தில் செல்லும் மக்களின் வசதியை முன்னிட்டு இருக்கை வசதிகளை அதிகமாக செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்தில் கூறிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11.25

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை).

அதே சமயத்தில் ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் அதன் நிர்வாகத்திற்கும், அதன் செயல்பாடுகள் குறித்தும் ஆலோசனைகள் வழங்க ஆலோசனைக் குழுக்களை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கொண்டும், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களைக் கொண்டும் நியமிக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று என் சார்பாக எடுத்துக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன்.

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தில்லைநாயகம் குழுவின் பரிந்துரைகளைப் பற்றி சொன்னார்கள். அந்த பரிந்துரைகளை இன்னும் பேரவையில் வைக்கவில்லை. எனவே அதை பேரவையில் வைக்க உடனடியாக அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்வார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

திரு. ஆ. அறிவழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தற்சமயம் சென்னையிலிருந்து புதுடெல்லிக்கு செல்வதற்கு ரயில் போக்குவரத்து மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. ஆகவே, மாநில அரசின் சார்பாக போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் புதுடெல்லிக்கு மேலும் ஒரு புதிய அதிவேக ரயில் விடுவதற்கு வற்புறுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேமாதிரி தென் பகுதிக்கு, தென் தமிழ்நாட்டுக்கு செல்வதற்கு காலையில் எக்ஸ்பிரஸிலிருந்து ஒரு அதிவேக ரயிலை விடுவதற்கு மத்திய அரசை வற்புறுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

என் தொகுதியின் சார்பாக கடலூர் ஒன்றியம், குளித்தலையிலிருந்து கடலூர், திண்டுக்கல் வழியாக புதிய வழித் தடங்களை அமைத்துத் தருமாறு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் முசிறியிலிருந்து குளித்தலை—பாளையம் வழியாக பழனி செல்வதற்கு ஒரு பேருந்தை விடுமாறு இந்த அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். குளித்தலையை மையமாக வைத்து ஒரு பணிமனையை அமைத்து எங்களுடைய குளித்தலை வட்டத்திற்கு நகரப் பேருந்தை குக்கிராமங்களுக்கும் விடுவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதிக்கு அருகாமையில் இருக்கின்ற, கரூரிலிருந்து என் பகுதிக்கு புளியூர், உப்பளமங்கலம் வழியாக தெங்கல் வரை நகரப் பேருந்து வந்து கொண்டிருக்கிறது. அதில் நெரிசல் அதிகமாக இருப்பதால் நான் கடந்த ஞாயிற்றுக்கிழமை

[திரு.ஆ. அறிவழகன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

ஒரு பேருந்தை நீட்டிப்புச் செய்யும் வேளையில் அங்கே இருக்கின்ற கிராம மக்கள் அந்தப் பகுதியில் உள்ள நெரிசலை என்னிடம் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள்.. அந்தப் பகுதிக்கு இன்னும் நகரப் பேருந்து வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். ஆகவே, எங்களுடைய குளித்தலை, கரூர் வரை அந்தப் பகுதியில் இருக்கின்ற எங்களுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சார்பாகவும், குளித்தலை சட்டமன்ற உறுப்பினர் சார்பாகவும், கரூர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் சார்பாகவும், என் சார்பாகவும் கரூரிலிருந்து பெங்களூருக்கும், கரூரிலிருந்து எர்ணாகுளத்திற்கும், கரூரிலிருந்து சென்னைக்கும் இரண்டு கூடுதல் பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, எனக்கு வாய்ப்புக் கொடுத்த மாண்புமிகு துணைத் தலைவருக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

முற்பகல் 11-30

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ச. இராமச்சந்திரன்.

\* திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகமாகின்ற போது அதன் மூலம் ஏழையெளிய மக்கள் பயணம் செய்வதற்கும், அதேபோல எரிபொருள் சிக்கனமாவதற்கும் அது பேருதவியாக இருக்கும். அப்படி இருக்க, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தந்திருக்கும் கணக்குகளில், பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சென்ற ஆண்டு 18,937 என்றும் இந்த ஆண்டு 18,723 என்றும் குறைந்து இருப்பது சரியானதல்ல; அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அவைக்கு விளக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய அவசியம் பற்றி நிதிநிலை அறிக்கையிலேயும் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலேயும் எடுத்து குறிப்பிட்டு இருக்கின்றீர்கள். அதில், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேரிழப்புக்கு ஆளாகி இருக்கின்றன என்றும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வரி மீது மேல் வரி கட்ட வேண்டியிருக்கிறது; தனியார் பேருந்துகளுக்கு அந்த மேல்வரி இல்லை. ஆகவே அந்த வருமானம் எவ்வளவு என்பதும் அந்த வருமானத்தைப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்த நேரத்திலும் கட்ட வேண்டுமா என்பதையும் அவைக்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டும். இந்த ஆண்டு இந்திய அரசினுடைய வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் தேய்மான செலவின் சதவீதம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதனாலே போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு லாபம் அதிகமாக வருகின்ற வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆகவே அவற்றைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டால் எந்த அளவிற்கு நஷ்டம் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருக்கும் என்பதையும் அவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டும். ஆம்னி பஸ்களுக்கு 1-4-1990-லிருந்து வரிச் சலுகை அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1,500

991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

ரூபாய் ஒரு சீட்டுக்கு என்று இருந்ததை, 500 ரூபாயாகக் குறைத்து இருக்கிறீர்கள். அதனால் எதிர்பார்த்த வருவாய் இழப்பு என்ன என்பதையும் இந்த அவைக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும். ஆகவே, போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்த வரையில் 3 இனத்தில் வரி மீது மேல் வரி, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மட்டும் செலுத்த வேண்டிய மேல்வரி தேய்மான செலவுக்குத் தரப்பட வேண்டிய குறைந்த பணம் ஆம்னி பஸ்கள் மூலம் எதிர்பார்த்த வருவாய் இழப்பு ஆகியவற்றைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு பார்க்கின்றபோது, பேருந்து கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய அவசியம் இராது. இழப்பு, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 40 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு என்று விவரம் தரப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டும் சுமார் 15 கோடி ரூபாய்; மீதி 25 கோடி ரூபாய் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டமாக இருக்கின்றன. மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்ததைப்போல, நகர, மாநகரப் பேருந்துகளில் நஷ்டம் ஏற்படுவது இயல்பு. அதனாலே தான், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு பிரிவாக ஒரு காலத்தில் வைக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் மூலம், திருவள்ளூர் போக்கு வரத்துக் கழகத்திலே வருகின்ற லாபமும், பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திலே ஏற்படுகின்ற இயற்கையான இழப்பும் ஒன்றுக்கொன்று சரிகட்டிக்கொண்டு இயங்குவதற்குரிய ஒரு வழி வகை காணப்பட்டது. அது எந்த அடிப்படையிலே தவிர்க்கப் பட்டது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆகவே மீதியுள்ள 25 கோடி ரூபாயை, உபரி வருமானம், தேய்மானம் இவற்றை யெல்லாம் எடுத்துப் பார்க்கின்றபோது பல்லவன் போக்குவரத் துக் கழகத்தைத் தவிர மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகப் பெரிய நஷ்டத்தில் இயங்குவதாக எனக்குத் தெரியவில்லை. மாண்புமிகு காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர் பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் ஏற்கெனவே ஒரு நல்ல கருத்தை அவைக் குத் தந்திருக்கின்றார். தனியார் பேருந்துகளெல்லாம் லாபமாக நடக்கின்றன. ஆகவே, தனியார் பேருந்துகள் லாபமாக நடக் கின்றபோது பஸ் கட்டணத்தை அதிகப்படுத்தினோமானால் அதன் விளைவு தனியார் மேலும் பெருத்த லாபம் அடைவதற்கும் கொள்ளை அடிப்பதற்கும் வழிவகை செய்யாதா? என்று கேட் டார்கள். ஆகையினாலே நஷ்டத்தை நாங்கள் எடுத்துக்காட்டிய வகையிலே சரி செய்து, பஸ் கட்டணத்தை இந்த அரசு உயர்த் தக் கூடாது. அப்படி உயர்த்தினால், அதனால் பஸ் முதலாளி களுக்குத்தான் லாபம். அதைத்தான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்களும் இங்கே அவைக்குத் தெரிவித்து இருக்கின்றார்கள்.

தனியார் துறையிலே ஏற்கெனவே அவர்கள் கொள்ளை அடிக்கிறபோது மேலும் கொள்ளை அடிப்பதற்கு வழியைத் தாங்கள் ஏற்படுத்தித் தரக்கூடாது என்று மாண்புமிகு போக்கு

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நாட்டுடைமைக் கொள்கையே தவறு என்பதல்ல. இந்தக் குறிப்புகளிலே பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டில் நஷ்டத்தை உண்டாக்கியிருக்கிறது என்று குறிப்பிடப் பட்டிருக்கிறது. 1988-89 இல் 3.29 கோடி ரூபாய் நஷ்டம்;

முற்பகல் 11-35

ஆனால் 1989-90 இல் 3½ கோடி ரூபாய் இலாபம். 3 கப்பல்களை வைத்திருக்கின்றனர். 10 கப்பல்களை வெளியாரிடத்திலே வாடகைக்கு எடுத்து இயங்க வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி வாடகைக்கு எடுக்கின்றபொழுது ஏராளமாக தனியார் கேட்கின்ற தொகையை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது என்று பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒப்பாரி வைத்திருக்கிறது. இதிலே யிருந்து தெரிந்து கொள்ள வேண்டுவது ஓராண்டிலே ஒரு பொது நிறுவனத்தில் நஷ்டம் வருகிறது என்றால் தொடர்ந்து நஷ்டம் வரும் என்பது பொருள் அல்ல. பல்வேறு காரணங்களுக்காக இலாப நட்டங்கள் வருவது உண்டு. அடுத்த ஆண்டிலே இலாபம் வருவதற்கான வாய்ப்பிருக்கிறது. ஆகவே, இதை வைத்துக் கொண்டு, ஒரு கொள்கையே தப்பு என்று சொல்வது, அதனாலேயே திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், கட்டுச் சோற்றில் பெருச்சாளியைக் கொண்டு வந்து சேர்ப்பதைப்போல தனியாரைக் கொண்டு வந்து சேர்ப்பதும் தகாத காரியம் என்பதை நான் இந்த மன்றத்திற்கு எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, பஸ் போக்குவரத்துத் துறையில் 4 அம்சங்களைக் குறிப்பிடுவார்கள். Speed, comfort, Punctuality and economy—வேகம், வசதி, நேரம் தவறாமை, சிக்கனம், நாம் ஓரளவுக்கு 100-க்கு 70 பங்கு அரசுத் துறையிலே பஸ்கள் ஓடுவதால்தான் அளவுக்கு மீறி கட்டணத்தைத் தனியார்களால் உயர்த்த முடிய வில்லை. ஒருவேளை நாட்டுடைமைக் கொள்கையே இல்லாமல் இருந்திருக்குமேயானால் பேருந்து உரிமையாளர்கள் கேட்பதை யெல்லாம் கொடுத்துத்தான் ஆகவேண்டும். சான்றாக, அரிசி கொள்முதலையே நாம் செய்யாமல், ரேஷன் கடைகளே இல்லாமல் இருக்கிறோம் என்றால், அரிசி வியாபாரிகள் என்ன விலைக்கு விற்கிறார்களோ அந்த விலைக்குத்தான் நாட்டு மக்கள் பொருட்களை வாங்க வேண்டும். அதேபோல இன்றைக்குப் பேருந்து கட்டணம் ஓரளவுக்குக் கட்டுப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்றால், அதற்குக் காரணம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அந்தப் பேருந்துகள் அரசாங்கத்தின் கையிலே இருக்கின்ற காரணத்தினால்தானே தவிர வேறு அல்ல. அதனாலேதான் குடிநீர் வசதி, பஸ் போக்குவரத்து வசதி, இரயில்வே வசதி, மின்சார வசதி இவையெல்லாம் இன்றியமையாதப் பணிகள், இவை அரசாங்கத்தின் கையிலே இருக்க வேண்டுமென்று கோரப்ப்பேசல் மட்டுமல்ல, முதலாளித்துவ நாடுகள்கூட இவற்றை அரசாங்கத்தின் கையிலே

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

தான் வைத்துக்கொண்டு இருக்கின்றார்கள் என்பதை நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ்,

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பணருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் பேசுகிறபோழுது, ஏதோ கட்டுச் சோற்றுக்குள் பெருச்சாளியை உள்ளே தள்ள வேண்டுமென்பதற்கு நாங்கள் முயற்சி செய்கிறோம் என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். நாங்கள், உள்ளே இருக்கின்ற பெருச்சாளி வெளியே வர வேண்டுமென்று சொல்கிறோமே ஒழிய பெருச்சாளியை உள்ளே தள்ள வேண்டுமென்று நாங்கள் சொல்லவில்லை. அதாவது, பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டதையோ அல்லது அரசினுடைய கன்ட்ரோல், அதாவது அரசினுடைய கட்டுக்குள் இருக்க வேண்டுமென்பதையோ நாங்கள் மறுக்கவில்லை. ஆனால் அதே நேரத்தில் efficiency, honesty and better service to the public ஆகிய இந்த மூன்று கொள்கைகளையும் கருத்திலே கொள்ள வேண்டுமென்பதுதான் எங்களுடைய கோரிக்கை.

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவரவர்களே, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் என்பதை முழுக்க முழுக்க அரசு நடத்துகிறது. அது கட்டுச் சோறு. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்னார். அதை ஜாயின்ட் செக்டாராக—இணை செக்டாராக தனியாரை அதில் சேர்க்க வேண்டும் என்கிறார். கட்டுச் சோற்றுக்குள்ளே இருக்கிறதா பெருச்சாளி அல்லது பெருச்சாளியை வெளியேயிருந்து கட்டுச் சோற்றுக்குள் கொண்டு வருகிறாரா என்பதை அவர்தான் இந்த மன்றத்திற்கு விளக்க வேண்டும். நான் விளக்க வேண்டிய அவசியம் நிச்சயமாக இல்லை. ஆகையினாலே, கட்டுச் சோற்றுக்குள் பெருச்சாளி என்று அதைத்தான் நான் குறிப்பிட்டேன்.

ஆம்னி பஸ்களை அதிகப்படுத்துவது அரசாங்கப் பேருந்துகளை—திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தை மிகவும் பாதிக்கும். அப்படிச் சொல்வதற்குக் காரணம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு குறிப்பிட்ட வழித் தடத்தில், ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்தில், ஒரு குறிப்பிட்ட கட்டணத்தில் செல்ல வேண்டும். ஆனால் ஆம்னி பஸ்களுக்கு அத்தகைய கட்டுப்பாடுகள் கிடையாது. எந்தக் கட்டணத்தை வேண்டுமென்றாலும் வசூலிக்கலாம், எந்த நேரத்தில் வேண்டுமானாலும் புறப்படலாம் என்கிருந்தும் எந்த ஊருக்கு வேண்டுமானாலும் புறப்படலாம். ஏனென்றால், they are contract carriages ஆகையினாலே அவைகளுக்கு இருக்கக்கூடிய அந்த நீட்சித்தன்மை, நிச்சயமாகத் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் கிடைக்க இருக்கின்ற வருமானத்தைப் பெருமளவு பாதிக்கும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.



[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

ஆகையினாலே, நிர்வாகச் சீர்திருத்தத்தின் மூலமும், செலவுகளைக் குறைப்பதன் மூலமும், சிக்கன நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதன் மூலமும், தேவையில்லாத போட்டிகளைத் தவிர்ப்பதன் மூலமும் வருவாயைப் பெருக்குவதற்கான வழிவகைகளைக் காண வேண்டுமே தவிர, பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவது ஏழை எளிய மக்களைப் பாதிக்கக் கூடிய ஒன்று; பாமர மக்களைப் பாதிக்கக் கூடிய ஒன்று. இன்னும் சொல்லப்போனால் பஸ் கட்டணத்தை எந்த அளவிற்கு உயர்த்தாமல் இருக்கிறோமோ அந்த அளவிற்கு அந்தப் போக்குவரத்து பெருகும். காரிலே போகிறவர்கள் அல்லது ஸ்கூட்டரிலே போகிறவர்கள் அல்லது டாக்ஸியிலே போகிறவர்கள், இப்படி பெட்ரோலியப் பொருட்களைப் பயன்படுத்துகிறவர்கள் எல்லாம்கூட, பஸ் வசதிக்கு வருகிறார்கள் என்றால், அதன் மூலம் பெட்ரோல் செலவும் மிச்சமாகும்; அன்னியச் செலாவணியும் மிச்சமாகும். ஆகையினாலே, கட்டணத்தை உயர்த்துவது நாட்டுக்கும் நல்லதல்ல; நம்மை நம்பியிருக்கக்கூடிய பாமர மக்களுக்கும் ஏற்றதல்ல. அதன் மூலம் யாருக்கும் பயன் கிடைக்கப் போகிறது என்று கருதிப் பார்த்தால், பஸ் முதலாளிகளுக்குத்தான் நன்மை என்ற என்னுடைய அனுபவத்தை வைத்து, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

முற்பகல் 11-40

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் :  
முடியுங்கள்.

சீக்கிரம்

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : போக்குவரத்துத் துறையில் பல்வேறு சீர்திருத்தங்களையெல்லாம் மேற்கொண்டு, அவற்றில் நல்லபல நிறுவனங்களையெல்லாம் உருவாக்கி, அது நிதி நிறுவனமாயினும் சரி, எஞ்சினியரிங் நிறுவனமாயினும் சரி, இவைகளெல்லாம் அப்படி நிற்கின்றன; இதிலே, இன்னொன்றை மட்டும் சொல்லி, நான் என் உரையை முடிக்கிறேன். கட்டணத்தை உயர்த்தி, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அதனால் வருமானம் வருமென்று தெரிந்தால், போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு “ஸ்பேர்-பார்ட்ஸ்” கொடுக்கிறார்களே, அவர்கள் அவற்றின் விலையை உயர்த்தி அதை எப்படி “தயிரைக் கடைகிறபோது, வெண்ணெய் எடுப்போமோ” அதைப்போல, அந்த வருமானத்தை எடுத்துக் கொண்டுபோய் விடுவார்கள். ஆகையினாலே, அதையெல்லாம் சிந்தித்துப் பார்த்துத்தான், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே “என்ஜினியரிங் யூனிட்”—பொருட்களை உற்பத்தி செய்யக்கூடிய அந்த சிறு நிறுவனங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. அவை வளர்க்கப்படவில்லை. அவை வளர்க்கப்பட்டால்தான், தனியார் தங்கள் துணைப் பொருட்களைத் தந்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஈட்டுகிற வருவாயை அவர்களு

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

எடுத்துக் கொண்டு போகாமல் தடுப்பதற்கு வழிப்பிறக்கும். அவற்றில் தனிக்கவனம் தேவை என்று சொல்லி, போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அரசுடைமை ஆக்கப்படுகிறபோதுதான், தொழிலாளர்களுக்கு நிரந்தரமான வேலை, நிரந்தரமான ஊதியம், ஓய்வு பெற்றபின் நல்ல திட்டங்கள் இவையெல்லாம் கிடைக்கும். தனியார் துறையிலே இருந்தால், இன்றைக்கு கிடைத்தால்தான் வேலை; இல்லையென்றால் வேலையில்லை என்ற நிலைமைதான் ஏற்படும். வெறும் பஸ் ஓட்டுவது மட்டும் நமக்கு முக்கியமல்ல. ஒரு நல்ல வாழ்வை நாட்டிலே உருவாக்க வேண்டியது முக்கியம். உழைக்கின்ற மக்களுக்கு உறுதியான நல்வாழ்வு கிடைக்க வேண்டுமானால், அது சோஷலிஸ்த்தின் மூலம்—பொதுவுடைமையின் மூலம்—தேசத்திற்கு அனைத்தும் சொந்தம் என்று உருவாக்குவதன் மூலம்தான் ஏற்படுமே தவிர, தனியார்களிடத்திலே அவைகளைத் தூக்கிப் போடுவது சரியாகாது என்று கூறி, உரையை முடிக்கிறேன்.

\* மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. காஞ்சி பன்னீர்செல்வம்.

திரு. காஞ்சி பன்னீர்செல்வம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது நான் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த உங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை முதலிலே தெரிவித்து, இன்றைக்கு பல்வேறு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கேள்வி நேரத்திலேயும் சரி, பேசுகின்ற நேரத்திலேயும் சரி, எல்லா கிராமங்களிலும் டீசல் தட்டுப்பாட்டால் நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்று பேசினார்கள். அந்தக் கருத்திலே என்னைப் போன்றவர்களுக்கு மாற்றுக் கருத்து ஏதுமில்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், இந்த மாமன்றத்திற்கு, அதே நேரத்திலே இன்றைக்குப் பேசியவர்கள் எல்லாம், பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தக் கூடாது; பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தினால், அரசுக்குக் கெட்ட பெயர் ஏற்படும் என்றும் இங்கே பேசினார்கள். நான் ஒன்றை இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய கவனத்திற்கும், நம்முடைய பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கும் பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்வேன். பஸ் கட்டணத்தை இன்றைக்கு—ஏற்கெனவே, நம்முடைய மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் பேசுகின்ற நேரத்திலே ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். மற்ற மாநிலங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்திலே, நம்முடைய மாநிலத்தில் பஸ் கட்டணம் மிகவும் குறைந்திருக்கிறது என்று. ஆக, அந்த அளவிலே பார்க்கின்ற நேரத்தில், மற்ற மாநிலங்களைப் பக்கத்தில் இருக்கிற ஆந்திரா, அதற்குப் பக்கத்தில் இருக்கிற கர்னாடகா அப்படி இன்னும் பல்வேறு மாநிலங்களையும்—ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்தில், மிக மிகக் குறைந்த கட்டணமாகத்தான், நம்முடைய மாநிலத்திலே இன்றைக்கு பஸ் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது, கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே, “டீசல்

[திரு. காஞ்சி பன்னீர்செல்வம்] [1991 செப்டம்பர் 14]

தட்டுப்பாடு'' என்ற உள்நோக்கத்தைக் கற்பித்து, பல இடங்களிலும் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்திலே விடப்பட்ட பேருந்துகள் குறிப்பாக கிராமங்களிலே ஓடிக் கொண்டிருந்த பேருந்துகள்—அன்றைக்கு நிறுத்தப்பட்டன. ஆக, அந்த வகையில் நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகளை, இன்றைக்கு நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விட வேண்டுமென்று நான் இந்த அவையிலே பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். காரணம், நம்முடைய தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சர், மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தேர்தல் அறிக்கையிலே கூட சொல்லி இருக்கிறார்; ஆயிரம் மக்கள் வாழ்கின்ற பகுதிக்கு நிச்சயமாக நகரப் பேருந்துகள் என்ற அளவிலே விடப்படும் என்று ஏற்கெனவே தேர்தல் அறிக்கையிலே வாக்குறுதியாக சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

முற்பகல் 11-45

அந்த வகையிலே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பஸ்கட்டணத்தை இன்றைக்கு உயர்த்துகின்ற அதே நேரத்தில், ஓரளவுக்கு அதை உயர்த்தி, எல்லா இடங்களுக்கும், எல்லாக் கிராமங்களுக்கும், ஏற்கனவே 30 கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு நகரப் பேருந்துகள் விடப்படும் என்ற ஒரு திட்டத்தை, ஒரு 35 கிலோமீட்டர் என்ற நிலையிலே இருக்கிறது என்று கூடச் சொன்னார்கள். அதை, 40 கிலோமீட்டருக்குத் தொலைவிலே கூட நீங்கள் நிரப்புகின்ற, உயர்த்துகின்ற அளவிலே உயர்த்தி, எல்லா கிராமங்களுக்கும், இன்றைக்கு ஏற்கனவே நம்முடைய சிறப்புத் தன்னிறைவுத் திட்டத்திலே நம்முடைய மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். கிராமங்களுக்கு, இன்றைக்குக் குடிநீர்ப் பிரச்சினை, மின்சாரப் பிரச்சினை, சாலை அமைக்கும் பிரச்சினை முழுமையாகச் செயல்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

அதே போல், இந்தப் பேருந்துகள் பிரச்சினை கூட, அப்படி ஒரு நிலையிலே அதைக் கொண்டு வந்து, எல்லா கிராமங்களுக்கும் இந்த 1000 மக்கட் தொகை வாழ்கின்ற பகுதி என்று இல்லாமல், எல்லா கிராமங்களுக்கும் பேருந்துகளை ஓட்டுகின்ற நிலையை, பஸ் கட்டணத்தை ஓரளவுக்காவது உயர்த்தி, எல்லா கிராமங்களுக்கும் பஸ் வசதி செய்து தர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை, நான் இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். கேட்டுக் கொள்கிற அதே நேரத்தில், என்னுடைய தொகுதி, உத்திரமேரூர் தொகுதி மிகவும் பின்தங்கிய தொகுதி, விவசாயப் பெருமக்கள், நெசவாளப் பெருமக்கள் அதிகமாக வாழ்ந்து கொண்டிருக்கின்ற அந்தத் தொகுதியில், கிட்டத்தட்ட, சென்னையிலிருந்து பேருந்துகள் புறப்பட்டு, அந்த வழியாகத் தான் திருவண்ணாமலை வரையிலே செல்கிறது. அதேபோல், சென்னையிலிருந்து புறப்பட்டு வாலாஜாபாத் வழியாகத் தான் காஞ்சிபுரம் செல்கிறது. ஆனால் போகின்ற வழியிலே பணிமனை இருக்கிறதா என்று சொன்னால்,

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. காஞ்சி பன்னீர்செல்வம்]

உத்திரமேரூர் நகரத்திலேயும் இல்லை. வாலாஜாபாத் நகரத்திலேயும் இல்லை. ஆக, இரு நகரங்களிலேயும் தயவு செய்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பணிமனை ஒன்றை உருவாக்கித் தர வேண்டுமென்று நான் பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், இங்கே ஏற்கனவே ஒரு திட்டத்தைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். நான் அதையும் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கு, 15-லே இருந்து 20 வயது வரையிலே உள்ள உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்குப் பஸ் பாஸ் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த இலவசப் பஸ் பாஸ் திட்டத்தைத் தயவு செய்து எல்லா உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை நான் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நான் ஏற்கனவே, நாடாளுமன்ற உறுப்பினராக இருந்த காலத்திலே அங்கே நான் குரல் கொடுத்தேன். போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு, ஏற்கெனவே இதயதெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் காலத்தில், பென்ஷன் திட்டம் என்ற ஒரு திட்டத்தை உருவாக்கி, அதை நிறைவேற்றுகின்ற நேரத்திலே அவர்கள் மறைந்து விட்டார்கள். காலத்தின் சூழ்நிலையில் இடையிலே ஒரு ஆட்சி வந்து போயிருக்கிறது. இன்றைக்குப் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அரசியல் வாரிசு, எங்களையெல்லாம் ஆளாக்கியிருக்கின்ற இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள், தாய் உள்ளத்தோடு இருக்கின்றார்கள். அவர்கள் நம்முடைய போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு பென்ஷன் திட்டத்தையும் நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று, இந்த மாமன்றத்திலே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டு விடைபெறுகிறேன். நன்றி.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. இரா, நடேசன்.

திரு. இரா. நடேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1991-92 ஆம் ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையிலே, இந்த போக்குவரத்து மானியத்திலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, நமது போக்குவரத்துக் கழகமானது, இந்த நாட்டுக்கு எவ்வளவு முக்கியம் என்பதனைக் குறித்துச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று சொல்லி, பொதுமக்களின் வசதியினை முன்னிட்டும், நமது தமிழக அரசின் வருமானத்தைக் கருதியும், போக்குவரத்துக் கழகம் மிகச் சிறப்பாக ஓட வேண்டியது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். ஆனால், இன்று சீர்குலைந்து இருப்பதாக இந்த நிதிநிலை அறிக்கையிலே கூறப்பட்டிருக்கிறது.

ஒன்று, இரண்டு பஸ்கள் கூட இன்று மிகச் சிறப்பான அளவிலே, இலாபத்திலே ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. நமது தமிழகம் முழுவதும் இன்று 13,000-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகள்

[திரு. இரா. நடேசன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால், மிகப் பெருமளவிலே நஷ்டத்திலே இயங்கி வருவதாக இங்கே கூறப்பட்டிருக்கிறது. இதன் காரணம் என்ன என்று சிந்திக்கும்போது, உண்மையிலேயே நிர்வாகத் திறன் குறைவாகத்தான் இருக்க வேண்டுமென்று எண்ணவேண்டிய நிலை இருக்கிறது. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், அதாவது ஒன்றுபோல் நஷ்டத்தில் இயங்குகின்றதா அல்லது குறிப்பிட்டு, நிர்வாகத்திறன் குறைவாக நடந்துகொண்டிருக்கிற நிர்வாக இயக்குநர்கள் உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றதா என்பதனை, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்து, நஷ்டத்தில், நிர்வாகத் திறன் குறைவாக இருக்கின்ற, அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள நிர்வாகிகளை மாற்றி நல்ல நிர்வாகத் திறன் உள்ள நிர்வாகிகளை நியமிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-50

அது மட்டுமல்லாமல் இன்று தமிழகத்தில் மட்டும் தான் மிக குறைவான ரேட்டிலே அதாவது 10½ காசு ஒரு கிலோமீட்டருக்கு என்ற அளவிலே போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பேருந்தை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறோம். பக்கத்து மாநிலங்களான கேரளா, கர்நாடகம், ஆந்திரா போன்ற மாநிலங்களில், 13 பைசா, 14 பைசா, 15 பைசா என்ற அளவில் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறது. இன்றைய விலைவாசி உயர்வைப் பொறுத்தவரையில் ரசல் விலை 25 சதமானம் உயர்ந்து இரண்டு வருடங்கள் ஆகின்றன. மற்ற உதிரிப் பொருட்களின் விலையும் ஏறி இருக்கிறது. டயர் போன்ற பொருட்கள் எல்லாம் மிக அதிகமான அளவுக்கு விலை ஏறி இருக்கிறது. இப்படி விலைவாசி உயர்வு உள்ள இந்தக் காலத்தில் நாம் மட்டும் இப்படி 10½ பைசா ஒரு கிலோமீட்டருக்கு என்று பேருந்துகளை ஓட்டினால் நஷ்டத்திற்கு அதுவும் ஒரு காரணமாக இருக்கும். ஆகவே, என்னுடைய சொந்த அபிப்பிராயத்தைப் பொறுத்தவரையில் நான் சொல்கிறேன். குறைந்தது இரண்டு பைசா அளவிலாவது கட்டணத்தைக் கூட்டினால் ஓரளவில் நாம் நஷ்டத்தைச் சரிக்கட்டலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல் ரசல் தட்டுப்பாடு என்ற நிலையில் நாம் இன்று ஆயிரம் வண்டிகளுக்கு மேல் நிறுத்திவிட்டு 750 வண்டிகளைத்தான் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். ஆனால் பக்கத்து மாநிலமான கேரளா, கர்நாடகம் போன்ற மாநிலங்களில் ரசல் தட்டுப்பாடு என்ற காரணத்தை வைத்து வண்டிகளை நிறுத்தவில்லை என்று எனக்குச் சொல்லி வருகிறார்கள். ஆனால் நம்முடைய தமிழகத்தில் சென்னை மாநகரத்தில் ஏழை எளிய மக்களுக்கு மிகவும் தொந்தரவு கொடுக்கிற அளவில் ஞாயிற்றுக்கிழமைகளில் எல்லாம் 50 சதவீதம் வண்டிகளை ஓடாமல் நிறுத்தியிருப்பதாகவும்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. இரா. நடேசன்]

வி, ஜே, என்ற இரண்டு வகையான நம்பர்களைக் கொண்ட வண்டிகள் முன்பு ஓடி வந்ததாகவும், அந்த வண்டிகள் ஓடுகிற நேரத்தில் இங்கே சென்னை மாநகரத்திலே உள்ள மக்களுக்கு எல்லாம் மிக வசதியாக இருந்ததாகவும் சொல்கிறார்கள். இன்று அந்த வி, ஜே என்ற வண்டிகள் ஓடாமல் வேறு ஏதோ பெயர் உள்ள வண்டிகள் ஓடுவதாகவும், அவை மிகவும் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருப்பதாகவும் சொல்கிறார்கள். அதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மனதில் கொண்டு தக்க நடவடிக்கை எடுத்து பொதுமக்களின் வசதிக்காக முழுமையாக வண்டிகளை விட வேண்டும் என்பதுடன் அந்த வி, ஜே பஸ்களை மீண்டும் விடுமாறும் நான் வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் அவற்றில் வேலை பார்க்கிற பணியாளர்களுக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆட்சி வந்தவுடனே, அரசாங்கத்தில் வேலை பார்க்கிற ஊழியர்கள் பணியில் இருக்கிறபோது மரணம் அடைந்தால் 60,000 ரூபாய் கொடுப்பதுபோல் இவர்களுக்கும் அதாவது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கும் 60,000 ரூபாய் கொடுப்பதற்காக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அடுத்து அவர்கள் ஏராளமான நாட்களாக ஆவலோடு காத்துக்கொண்டிருப்பது அந்த பென்ஷன் என்பதற்காக. அதையும் கருணை கொண்டு, கொடுக்க முடியும், கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல், எங்களுடைய கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நிர்வாக இயக்குநர் போடுகிற அந்தச் சட்டத்தைக் கூட அங்கேயுள்ள ஓட்டுநர்களோ, நடத்துநர்களோ பரிபாலிக்கவில்லை. ஆகவே அங்கே பல குழப்பங்கள் நடந்துகொண்டு இருக்கின்றன. அப்படி நிர்வாக இயக்குநர் போடுகிற உத்தரவுகளைச் சரிவர நடத்தாததற்கு காரணம் என்ன என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்த்து ஆவன செய்யவேண்டும்.

அங்கே பல ரூட்டுகளை அவர்கள் நிறுத்தி இருக்கிறார்கள். அந்த இடங்களில் எல்லாம் கருணை கொண்டு வண்டிகளை விட வேண்டும். ஆயிரம் ஜனங்கள் வசிக்கின்ற இடங்களுக்கெல்லாம் வண்டிகளை ஓட்டுவோம் என்று சொல்லியிருக்கிறோம், ஆனால் இரண்டாயிரம், மூன்றாயிரம் ஜனத்தொகை உள்ள இடங்களில் வண்டிகளை ஓட்டவேண்டும் என்று சொன்னால் அந்த இயக்குநர் அதற்கு செவிசாய்க்கவில்லை. ஆகவே கருணை கொண்டு கன்னியாகுமரி நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாகிகளுக்கு சற்று சிந்தித்து நடவடிக்கை எடுக்க உரிய ஆலோசனைகள் வழங்கவேண்டும்.

அடுத்து ஏதாவது ஒரு காரணம் வருகிறது என்றால் உடனே ஓட்டுநர்களும், நடத்துநர்களும் வண்டியை நிறுத்திவிடுகிறார்கள். அப்படி நிறுத்துவதால் நமது அரசுக்கு மட்டுமல்ல; பொதுமக்க



[திரு. இரா. நடேசன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

ளுக்கும் மிகவும் சிரமத்தைக் கொடுக்கிறார்கள். எனவே, அப்படிப்பட்ட தீய எண்ணங்கள் எப்படி உண்டாகின்றன என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்த்து, ஏதாவது ஒரு காரணம் இருந்தால் பேசித் தான் முடிக்க வேண்டும். உரிய நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமேயல்லாது இப்படி திடீரென்று மாவட்டத்தில் ஓடுகிற வண்டிகளை முழுவதையும் நிறுத்துகிற அந்தச் செயலை இத்தோடு நிறுத்தி வைக்க ஏதாவது திட்டங்களைக் கொண்டுவர வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டு வாய்ப்புத் தந்தமைக்கு நன்றி சொல்லி விடை பெறுகிறேன்.

முற்பகல் 11-55

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத்.

\*திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரை கிழக்குத் தொகுதியிலிருந்து இந்த சட்டமன்ற உறுப்பினராக ஆக்கிய மாண்புமிகு முதல்வர் கழகத்தினுடைய காவல் தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு என்னுடைய தொகுதி சார்பாகவும், என் சார்பாகவும் நான் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகிறேன் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்று மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டங்கள் நிர்வாகம் பற்றிய மானிய கோரிக்கையின் மீது எனக்கு பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியை முதலிலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் சம்பந்தமாக வாகன விபத்தில் இறந்தவர்களுக்கு சட்டப்படி நஷ்ட ஈடு வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இறந்தவர்கள் குடும்பத்தின் சார்பாக வாரிசுதாரர்கள் மோட்டார் வாகன விபத்து நஷ்ட ஈடு கோரி நீதிமன்றத்தில் மனு தாக்கல் செய்கிறார்கள். மதுரையிலே மோட்டார் வாகனம் விபத்து சம்பந்தமாக நஷ்ட ஈடு கோரும் நீதி மன்றம் ஒன்று, சிறப்பு நீதி மன்றம் ஒன்று இருக்கிறது.

ஆனால் நாளுக்கு நாள் மதுரை மாநகரத்திலே விபத்துக்கள் அதிகமான எண்ணிக்கையில் வளர்ந்து கொண்டு வருவதால் மேலும் ஒரு கூடுதலான மோட்டார் வாகன விபத்துக்கள் நீதிமன்றம் ஒன்றை அமைத்துத்தர வேண்டும் என்று மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களையும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும், சட்ட அமைச்சர் அவர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் ஒரு வழக்கு முடிவதற்கு 3 ஆண்டுக் காலம் ஆகிறது. அதுவுமில்லாமல் குறிப்பாக மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்திலே 1989 ஆம் ஆண்டிலே ரூல் 20 என்று ஒன்று கொண்டு வந்து இருக்கின்றார்கள். அந்த ரூல் 20 என்பது மோட்டார் வாகன விபத்து நஷ்டஈடு வழங்குகின்ற நீதிபதிகள் அவர்கள் தங்களுடைய தீர்ப்புரையிலே நஷ்ட ஈடு தொகையாக வழங்கும்போது, அந்தக் குடும்பங்களுக்கு

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு ஓ. எஸ். அமர்நாத்]

நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை என்பது உடனே முந்தைய காலத்தில் அளிக்கப்பட்டு வந்தது. ஆனால் 1989 ஆம் ஆண்டிலே மோட்டார் வாகன சட்டத்தில், ரூல் 20-லே, நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை வைப்பீட்டுத் தொகையாக 3 ஆண்டுக் காலம் அரசுடமை ஆக்கப்பட்ட வங்கிகளில் வைக்கப்பட வேண்டுமென்பது ஒரு ரூலாக இருந்து வருகிறது. சட்டத்தில் நிவாரணம் என்பது உடனடியாகப் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு சென்றடையவேண்டுமென்று இருக்கிறது. ஆனால் முந்தைய அரசு இந்த திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்ததன் காரணமாக பாதிக்கப்பட்டு உயிரிழந்த குடும்பத்திற்கு நிவாரணம் அளிக்க முடியாமல் 3 ஆண்டுக் காலம் வைப்பீட்டுத் தொகையாக வைப்பதன் காரணமாக அந்த அளவிலே நாங்கள் வழக்கறிஞர் என்ற முறையிலே ஒரு வழக்கு தாக்கல் செய்து முடிவதற்கே 3 ஆண்டுக் காலம், 4 ஆண்டு, 5 ஆண்டு என்று ஆகிறது. மேலும் இந்த வைப்பீட்டுத் தொகையாக 3 ஆண்டுக் காலம் வைப்பதன் காரணமாக நாங்கள் இந்தத் தொகையை பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்களுக்கு எடுத்துத்தர வேண்டுமென்றால் மிகவும் சிரமப்படுகிறோம். அதுவும் இல்லாமல், ஒரு வயதான கிழவி இறந்து விட்டால், அவருக்கு வயது 70, 80 ஆகிறது என்றால் அவருடைய கணவர் வயது 90 இருக்கும். இறந்த அந்த கிழவியின் கணவர் மனு தாக்கல் செய்கிறார். பின் அவருடைய கணவரும் இறந்து விடுகிறார். யார் வாரிசுதாரர் என்ற முறையில் பணத்தை எடுப்பது? 3 ஆண்டுக் காலம் ஏற்கெனவே வைப்பீடு செய்ய வேண்டுமென்று இருக்கிறது. அவரும் இறந்துவிட்டால் அவருடைய வாரிசுதாரர்கள் சார்பாக மனு தாக்கல் செய்து பணம் எடுப்பது என்பது 10 ஆண்டுகள் ஆகிவிடுகிறது. எனவே இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தை OS Sec. 176 State Government Power, 1989 மூலமாக ரூல் 20 என்று கொண்டு வந்ததை, மாநிலத்திலே சட்டத் திருத்தம் மூலமாக மாற்றியமைக்கவேண்டும் என்று மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இது இயற்கை நீதிக்கு எதிராக இருக்கிறது. 'இட் இஸ் அகென்ஸ்ட் நேட்சுரல் ஜஸ்டிஸ்'. பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்களுக்கு உடனே நிவாரணம் கிடைக்க வேண்டும் என்ற ஒரே ஒரு காரணத்தினால்தான் சட்டம் இயற்றப்படுகிறது. 'இட் இஸ் அகென்ஸ்ட் நேட்சுரல் ஜஸ்டிஸ்'. இன்ட் டெரீம் காம்பென்ஷேசன் மோட்டார் வாகன சட்டத்திலே இடைப்பட்ட நஷ்டஈட்டைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று "No fault liability clause"-ல் இருக்கிறது. அந்த பிரிவினை மோட்டார் வாகனம் நஷ்ட ஈடு வழங்கும் நீதிபதிகள் அமல்படுத்தவில்லை. இறந்தவர் குடும்பத்திற்கு மனு தாக்கல் செய்த உடனே ரூபாய் 25 ஆயிரம் தொகையும், காயமுற்றோருக்கு ரூபாய் 12,500 மும் வழங்கப்பட வேண்டும் என்று சட்டம் சொல்கிறது. ஆனால் எந்த நீதிபதியும் அதைப் பின்பற்றுவதில்லை. அதன் காரணமாக குடும்பத் தலைவி அவர்களும் குடும்பத் தலைமை பொறுப்பேற்றுள்ளவர், பாதிக்கப்பட்ட குடும்பத்தினர் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். உடனடி

[திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத்] [1991 செப்டம்பர் 14]

யாக அதை நிறைவேற்றும்படி மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மதுரை போன்ற பெரிய நகரங்களில் நாளுக்குநாள் விபத்து எண்ணிக்கை அதிகமாகிக் கொண்டிருக்கிறதால் மதுரை நகருக்குள் வராமல் லாரிகளை புறநகர்ப் பகுதியிலேயே நிறுத்த வேண்டும். அல்லது சென்னை போன்ற மாநகரங்களில் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் லாரிகள் வருவதை போன்ற ஒரு சட்டத்தை கொண்டுவர வேண்டும் என்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். வாகன ஓட்டுநர்கள் அஜாக்கிரதை யாவும், அதிவேகமாகவும் கவனக் குறைவாகவும் ஓட்டுவதால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. உயிர்ச்சேதங்கள் ஏற்படுகின்றன.

Those who drive the vehicle rashly and negligently thereby causing loss to the life shall be punishable with fine or sentence or with both....”

நண்பகல் 12.00

அப்படி என்று இந்தியச் தண்டனைச் சட்டம் 304 (ஏ) பிரிவில் இருக்கிறது. ஆனால் மத்திய அரசுடன் கலந்து இந்தச் சட்டத்திலே வாகனம் ஓட்டும்போது விபத்து ஏற்பட்டால் அவர்கள் கடுமையான முறையில் கட்டாயம் தண்டிக்கப்பட வேண்டுமென்ற சட்டத் திருத்தம் மத்திய அரசின் உதவியுடன் கொண்டு வர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களையும், சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் அவர்களையும் நான் மிகவும் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் குடிபோதையில் வாகனம் ஓட்டுபவர்களாக இருந்தால், பிரதான சாலையில் 50, 100 கிலோ மீட்டர் வித்தியாசத்தில் நவீன கருவிகளை வைத்து குடிபோதையில் வண்டி ஓட்டுபவர்களைக் கண்டுபிடித்து அவர்களுடைய வாகனம் ஓட்டுகிற உரிமையை ரத்து செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது)

திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத் : முதல்முறை பேசுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நானும் முதல் முறை மணி அடிக்கிறேன்.

திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத் : அடுத்து, நீதித் துறைக்கு வாகனங்கள் வழங்குதல். நீதித் துறை நடுவர்களுக்கு சாதாரணமாக ஒரு கார் போன்ற வாகன வசதிகள் செய்து தர

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத்]

வேண்டும். நீதித் துறை நடுவர்கள் கொலை போன்ற வழக்குகளில், பிரதான வாக்குமூலம் அதாவது மரண வாக்குமூலம் வாங்க வேண்டுமென்றால் காவல் துறை வாகனத்தை நாட வேண்டிய கட்டாயம் தற்போது இருக்கிறது. ஆகவே, நீதித் துறையிலே, கடைசியாக இருக்கின்ற நீதித் துறை நடுவர்களுக்கும் வாகன வசதி செய்துதர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து அதிகம் உள்ள பகுதியான மதுரை பஸ் நிலைய சுரங்கப் பாதையை அமைக்க வேண்டுமென்றும், மதுரை தேவர் சிலை அருகே ஒரு சுரங்கப் பாதை அமைக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். .... (மணியடிக்கப்பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இதை எல்லாம் சாலைகள்-பாலங்கள் குறித்த விவாதத்தின்போது வைத்துக் கொள்ளுங்கள். அடுத்து, திரு. தம்புசாமி.

\*திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற போக்குவரத்துத் துறையின் மானியக் கோரிக்கைமீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்த தங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த மானியக் கோரிக்கைமீது, பஸ்கட்டண உயர்வு பற்றி கூறப்பட்டிருக்கிறது. பஸ்கட்டண உயர்வால் எவ்வளவு பெரிய நெருக்கடி சாதாரண மக்களுக்கு ஏற்படும் என்று எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். ஆகவே, இந்த பஸ்கட்டண உயர்வைக் குறைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே சமயத்தில், இப்படி உயர்த்துவதற்குக் காரணம் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளிலே நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று கூறப்படுகிறது. ஆனால் அந்தப் பேருந்துகளில் உள்ள நிலைமையைப் பார்த்தால் பேருந்துகள் எல்லாம் பாழடைந்த நிலையில் உள்ளன. இட நெருக்கடியும் உள்ளது. மக்கள் பஸ்ஸிலே ஸ்டான்டிங்கில் நின்றுகொண்டு போகின்ற நிலைதான் உள்ளது. எப்படி நஷ்டம் வரும். சரியாக பழுது பார்ப்பதும் கிடையாது. எங்கேயாவது ஒரு பஸ் இடையிலே நின்றுவிட்டால் உடனடியாக அதை பழுதுபார்த்து எடுத்துவர தேவையான எந்த விதமான உபகரண வசதியும் கிடையாது. இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் செயல்பட்டாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் எப்படி நஷ்டம் வரும் என்று தெரியவில்லை. ஆனால் அதே நேரத்தில் தனியார்த் துறையிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளிலே அதிகமான லாபம் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரு பஸ் அல்லது இரண்டு பஸ்களின் உரிமையாளர்கள் இன்றைய தினம் 4, 5, 10 பஸ் என்கிற அளவுக்கு பஸ்களை அதிகரித்திருப்பதுடன், லாபத்தில் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பேருந்தும் விஸ்தரிக்கப்படுகிறது. ஆனால் அரசுத் துறையிலே இயங்குகின்ற இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இவ்வளவு

[திரு. வே. தம்புசாமி] [1991 செப்டம்பர் 14]

பெரிய நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு என்ன காரணம் என்று பரிசீலிக்க வேண்டும், ஆய்வு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் மசல் தட்டுப்பாடு என்கிற பெயரால் பேருந்துகள் நிறுத்தப்படுகின்றன. அதே சமயத்தில் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு அதிக வேலைப் பளு இருக்கிறது. அப்படி அவர்கள் அதிகமாக வேலை செய்திருந்தும் கூட இப்படி நஷ்டம் ஏன் வருகிறது, கட்டண உயர்வை உயர்த்துவதற்கான சூழ்நிலை தொடர்ந்து ஏன் ஏற்படுகிறது, ஏன் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதற்கான காரணங்களைக் கண்டுபிடிப்பதற்கான நிலைமைகளை உருவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12.05

முதலாவதாக இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே செய்கின்ற ஆடம்பரச் செலவுகளைக் குறைக்க வேண்டும். தேவையற்ற செலவுகளைக் குறைக்க வேண்டும். உதாரணத்திற்கு ஒன்று சொல்கிறேன். நாகப்பட்டினத்திலிருந்து வேதாரண்யத்திற்கு செல்கின்ற பேருந்திலே டிக்கெட் மோசடி ஏதாவது நடக்கிறதா என்று பார்ப்பதற்கு அதற்குப் பின்னால் ஒரு ஜீப் பிலே அதிகாரிகள் செல்கிறார்கள். இப்படி ஜீப்புகளையும், பெட்ரோலையும் பயன்படுத்துவது சரியா? இது அதிகமான செலவு இல்லையா? அந்த வழித் தடத்திலே செல்கின்ற வேறு பேருந்துகளிலேயோ அல்லது அந்தப் பேருந்திலேயே சென்று சோதனை பண்ணலாம் அல்லவா? அதுபோல சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓட்டல்கள் நடத்தப்பட்டன. அந்த ஓட்டல்கள் எல்லாம் இருந்த இடம் இப்பொழுது தெரியவில்லை. அந்த ஓட்டல்கள் கட்டுவதற்கு இலட்சக்கணக்கான ரூபாய் செலவழிக்கப்பட்டு, பராமரிக்கப்படாமல் அதிலும் ஒருபுறம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதேபோன்று பெரிய பெரிய வாகனங்கள் இருக்கின்றன. ஒரு பேருந்து நின்றுவிட்டால் அதைப் பழுதுபார்ப்பதற்கு அந்த வாகனங்களில் செல்லுகிறார்கள். பல கிலோ மீட்டர் தூரம் அவை செல்லுகின்றன. அதற்கு பஸ்களில் கூட செல்லலாம். இதுபோன்ற அனாவசிய செலவுகள், அலுவலகங்களில் உள்ள ஆடம்பரச் செலவுகள் ஆகியவற்றைக் குறைக்க முடியுமா என்று அமைச்சரவர்கள் எதிர்காலத்தில் பரிசீலிக்க வேண்டும். அதே நேரத்தில் இதுபோன்ற நஷ்டம் வராமல் இருக்க ஒரு குழுவை நியமித்தால் நல்லதென்று நான் கருதுகிறேன். அதிலே அந்தந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களின் எல்லைக்குட்பட்ட சர்வ கட்சித் தலைவர்கள், அதிலே பணியாற்றக்கூடிய ஊழியர்கள், அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கிற நிர்வாகத்தினர் — இந்த 3 தரப்புகளையும் கொண்ட குழுவை அமைப்பதன் மூலம் இந்த நஷ்டத்தை

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. வே. தம்புசாமி]

எதிர்காலத்திலே தவிர்ப்பது மட்டுமல்லாமல் சிறப்பான முறையிலே பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு எதிர்காலத்திலே ஆலோசனைகளைப் பெறமுடியும். அப்படிச் செய்யமுடியுமா என்பதையும் அமைச்சரவர்கள் எதிர்காலத்தில் பரிசீலிக்க வேண்டும்.

அதேநேரத்தில் ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் 2 நாட்கள் அரசு ஆய்வு நடத்தவேண்டும். அமைச்சரவர்கள் நேரில் வந்து ஆய்வு நடத்தி ஒருபுறம் பொது மக்கள், ஊழியர்கள், நிர்வாகத் துறையிலே உள்ளவர்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், ஊராட்சி ஒன்றிய முன்னாள் தலைவர்களாக இருந்தாலும் கூட, அவர்கள் — எல்லோரையும் அழைத்து....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல ஒவ்வொரு துறையையும் தெளிவாக ஆய்வு செய்வதற்கு நடவடிக்கைகளை நாங்கள் மேற்கொண்டிருக்கிறோம். குறிப்பாக, 2, 3 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அந்த ஆய்வுகள் நடைபெற்றிருக்கின்றன. இந்த நிதிநிலைக் கூட்டம் முடிந்ததற்குப் பிறகு நீங்கள் சொல்லுகின்ற கருத்துக்களை அரசு விரைவாக, உடனடியாகப் பரிசீலனை செய்து, எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் விரைந்து அது செயல்படுத்தப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பொதுவாக தொழிலாளர்களை நிர்வாகம் இஷ்டத்திற்கு மாற்றாமல் இருக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி மாறுதல் செய்வதால் பல்வேறு சிக்கல்கள், பிரச்சினைகள் வருகின்றன. அதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலைப் பளு அதிகரிக்கப்படுகிறது. இதையெல்லாம் தவிர்க்கின்ற முறையில் மாறுதல் செய்யவேண்டுமென்றால் அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருக்கிற அந்தச் சங்கங்களோடு பேசி, அந்தத் தொழிலாளர்களோடு பேசி, அவர்கள் விரும்புகின்ற அளவுக்கு மாறுதல் செய்வதன்மூலம் எந்தவிதமான பிரச்சினையும் வராமல் இருப்பதோடு, நிர்வாகத்திற்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒரு சுமுகமான உறவு ஏற்படுவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும். அதனால் எந்தவிதமான நஷ்டமும் கழகத்திற்கு வந்துவிடப் போவது கிடையாது. எனவே தங்கள் இஷ்டத்திற்கு மாற்றுவது அல்லது தனக்கு வேண்டாதவர்களை மாற்றுவது அல்லது அதிகாரி



[திரு. வே. தம்புசாமி] [1991 செப்டம்பர் 14]

களுக்குப் பிடிக்காதவர்களை வேண்டுமென்றே மாற்றுவது போன்ற நிகழ்ச்சிகளை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கண்காணித்து, அவைகள் தவிர்க்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அந்தக் கழகங்களிலே பணியாற்றக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும். அதே போன்று அவர்களுக்கு உடை வழங்குவதிலும், கூடுதல் உடை, செருப்பு வழங்கப்பட வேண்டும். அதே நேரத்தில், அரசுத் துறையிலே இருக்கக்கூடிய அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கக்கூடிய சலுகைகளை அவர்களுக்கும் வழங்க வேண்டும். ஏனென்றால் இரவு பகலாக உழைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த வகையில் அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்படும் சலுகைகள் அவர்களுக்கும் வழங்கப்பட வேண்டும். இன்றைக்கு இயக்கப்படும் கும்பகோணத்திலுள்ள சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலுள்ள பேருந்துகள் மிகவும் பழைமையானவை. அவற்றை மாற்றி, புதிய பேருந்துகள் விடுவதற்கு அமைச்சரவர்கள் முழு முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து திருவாரூர் நகரப் பேருந்து நிலையத்தில் இட நெருக்கடி அதிகமாக உள்ளது. அதற்கு அருகாமையில் கீழ்ப்புறம் உள்ள பேருந்து டெப்போவை மாற்றி அந்த இடத்தையுள் சேர்த்து நகர பேருந்து நிலையமாக மாற்ற அமைச்சரவர்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே போன்று பல கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகள் செல்ல முடியாத நிலைமை இருக்கிறது.

பிற்பகல் 12-10

அதுபோன்ற கிராமங்களை ஆய்வு செய்து, அந்தக் கிராமங்களுக்கு பேருந்துகள் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது) அதுபோல, தஞ்சாவூர்-திருவாரூர் வழியில் செல்கின்ற சில பேருந்துகளை காலையிலோ மாலையிலோ ஒரு பேருராட்சியைப் போல இருக்கின்ற குளிக்கரை மற்றும் அம்மையப்பன் வழியாக தஞ்சை-திருவாரூர் சென்று திரும்புவதற்கான நடவடிக்கைகளை விரைவில் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருவாரூரிலிருந்து ஆந்தைக்குடி வழியாக ஏறத்தாழ 22 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு பேருந்துகளே கிடையாது. ஆகவே கண்ணாபூர்-வலிவலம் என்ற இணைப்பை ஏற்படுத்தி பேருந்து விட வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் திருவாரூரிலிருந்து சாட்டியகுடி வழியாக ஏறத்தாழ 15,16 கிலோ மீட்டரில் முப்பத்துகோட்டகம் என்ற கிராமம் இருக்கிறது.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. வே. தம்புசாமி]

அங்கே ரோடு வசதி இருக்கிறது. அப்படியிருந்தும் பேருந்து விடுவதில் தேக்க நிலை இருக்கிறது. அதை எதிர்காலத்தில் நிவர்த்திக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருவாரூரிலிருந்து கங்களாஞ்சேரி வழியாக நாகூருக்குச் செல்கிற பேருந்துகள், கிட்டத்தட்ட 6-7 கிராமங்களைக் கொண்டிருக்கக் கூடிய பழையவலத்திற்கும் சென்று வர வேண்டும். அதேபோல வெங்கடங்கால் வழியாகவும் சென்று திரும்புவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். முன்பு எந்தெந்தத் தடங்களில் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டனவோ அந்த இடங்களுக்கு எல்லாம் மீண்டும் பஸ்களை விடவேண்டும். திருவாரூரிலிருந்து கண்கொடுத்தவனிதம் வழியாக கொரடாச்சேரிக்கு ஒரு பேருந்து விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அந்த பகுதி மக்கள் திருவாரூருக்கோ கொரடாச்சேரிக்கோ செல்ல வேண்டுமானால் பல மைல் தூரம் நடந்தே வரவேண்டிய சிரமம் இருக்கிறது. அதைப்போக்க அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன். எதிர்காலத்தில் சிறப்பாக இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்வதோடு, எனக்கு முன்னாலே பேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் உறுப்பினர் திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள், தனியார் துறை மூலமாகத்தான் இப்படிப்பட்ட பொருளாதார உயர்வுகளை எதிர்காலத்தில் ஈட்டமுடியும் என்று சொன்னார்கள். அப்படி முடியும் என்று சொன்னால் நான் அவர்களைக் கேட்கிறேன். இன்றைய தினம் இந்தியாவில் ஏறத்தாழ இரண்டு லட்சம் தனியார் ஆலைகள் மூடிக்கிடக்கின்றன. அப்படி தனியாருக்குச் சொந்தமான ஆலைகளே மூடிக்கிடக்கின்ற போது, அதை நம்பி வாழ்கிற லட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கு வீதியில் நிற்கின்ற காட்சிகளை நாம் பார்க்கிறோம். ஆகவே தனியார் துறையில் இயக்கினால் மட்டும் லாபம் வரும் என்பதல்ல, பொதுவாக நிர்வாகத்தை சிறப்பாக நடத்த எந்த அளவுக்கு முயற்சிக்கிறோமோ அந்த அளவுக்குத்தான் லாபம் ஈட்ட முடியும் என்ற வகையில்தான், தொழில் முன்னேற்றம் ஏற்படும். ஆகவே சர்க்கார் பொதுத் துறையில் தொழில் திறமையையும் நிர்வாகத் திறமையையும் வளர்ப்பதற்குப் பதிலாக, மீண்டும் தனியார் கையில் தொழில்களை ஒப்படைப்பது என்பது எதிர்காலத்தில் எந்த ஒரு பொதுவான நன்மைக்காக நாம் இருக்கிறோமோ, அதை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று நினைக்கிறோமோ அதற்கு விரோதமாக அமைந்து விடும் என்பதைக் கூறி இந்த விவாதத்தில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி அமைகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. எஸ். அண்ணாமலை.

திரு. எஸ். அண்ணாமலை : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக்

[திரு. எஸ். அண்ணாமலை] [1991 செப்டம்பர் 14]

கோரிக்கை மீது கருத்துக்கள் கூற வாய்ப்பு அளித்த பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனது ஆலந்தூர் தொகுதியில் நந்தம்பாக்கம் பகுதியில் வாழும் பொது மக்களுக்காக மறைந்த டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் 45-பி, 21-ஈ ஆகிய பேருந்துகளை ஆரம்பித்து வைத்தார்கள். கடந்த மாதம் வரை ஓடிக் கொண்டிருந்த மேற்குறிப்பிட்ட பேருந்துகள் தற்போது திடீரென்று போரூர் வரை நீட்டிக்கப்பட்டு ஓடுகின்றன. அதனால் பேருந்துகளில் நெரிசல் அதிகமாகியிருக்கிறது. இத்தனை ஆண்டுகள் இந்தப் பேருந்துகளை நம்பி அதில் பயணம் செய்த அந்தப் பகுதி மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். எனவே டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் ஆரம்பித்த பேருந்துகளை மீண்டும் நந்தம்பாக்கத்திலிருந்து இயக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மூவரசம்பேட்டை பகுதியிலிருந்து தி.நகர் வரை 51-என். என்ற இரண்டு பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. அதில் தற்போது ஒரு பேருந்து நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. மூவரசம்பேட்டை பகுதி மிகவேகமாக முன்னேறி வரும் பகுதியாக இருப்பதால் மீண்டும் அந்த இரண்டு பேருந்துகளையும் இயக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-15

பல்லவபுரம் பகுதியில் தற்போது நிறுத்தப்பட்டுள்ள எம்-37 மினி பஸ்ஸை மீண்டும் ஓட்ட ஆவன செய்யுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதே போன்று எம்-27, 52ஏ, 52ஈ, 52ஜி ஆகிய வழித்தடங்களில் மேலும் ஒவ்வொரு பஸ்ஸை அதிகரிக்கும் படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருகூலம் மலைப் பகுதியில் இது வரை எந்தப் பேருந்து வசதியும் இல்லை. ஆகவே நோயாளிகள், கல் உடைக்கும் தொழிலாளர்கள், அரசு அலுவலர்கள், மாணவர்கள் போய் வர புதிய மினி பஸ் விடுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தப் பகுதியில் ஆட்டோ வசதிகூட இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னையிலிருந்து தாம்பரம் வழியாகச் செல்லும் பல்லவன் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் அனைத்தும் குரோம்பேட்டை பொது மருத்துவமனை எதிரில் நிற்க நடவடிக்கை எடுக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆலந்தூர் பகுதியில் ஒரு பணிமனை திறக்க இருப்பதற்காக நான் இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறேன். இந்தப் பணிமனையை இந்த நிதியாண்டிலேயே துவக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தப் பணிமனைக்கு பரங்கிமலை பணிமனை என்று பெயரிட வேண்டும் என்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. எஸ். அண்ணாமலை]

ஆலந்தூர், தாம்பரம் ஆகியவற்றுக்கு இடையே மையமாக உள்ள பகுதி கீழ்க்கட்டளைப் பகுதியாகும். எனவே கீழ்க் கட்டளையில் அவசியம் ஒரு பணிமனையை அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை நிறுத்த வேண்டிய இடத்திலே நிறுத்தாமல் போக்குவரத்துக்கும் இடைஞ்சலாக நடு ரோட்டிலேயே நிறுத்துகிறார்கள். அவர்களுக்கு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவுரையைக் கூறி நிறுத்த வேண்டிய இடத்திலே நிறுத்தி, அதுவும் போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சல் இல்லாமல் நிறுத்திட வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு எனக்கு போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு பேரவைத் துணைத் தலைவருக்கு நன்றி கூறி, அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகத் தினுடைய மானியக் கோரிக்கையின் மீது இந்தியக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாக என்னுடைய கருத்தைச் சொல்ல நான் முன் வருகிறேன்.

தமிழகத்திலே ஓடிக் கொண்டிருக்கக் கூடிய 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒரு ஐந்து போக்குவரத்துக் கழகங்களாக ஆக்கினால் நிர்வாகச் சிரமங்களைக் குறைக்க முடியும். அரசின் வீணான செலவுகளையும் குறைப்பதற்கு நல்ல வாய்ப்புகளும் உருவாக முடியும். அநேகமாக போக்குவரத்துத் துறையில் ரூ. 42 கோடி இன்றைய தினம் நஷ்டம் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம், எனக்கு முன்பாக, போக்குவரத்துத் துறையில் தனியாருக்கும் அரசு போக்குவரத்துகளுக்கும் உள்ள வித்தியாசங்களையெல்லாம் எடுத்துக் குறிப்பிட்டார்கள். இதற்கு அடிப்படையான காரணங்களை மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் கண்டறிந்து இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒழுங்குபடுத்த முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கூடமைப்பட்டிருக்கிறேன். காரணம், இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய தனியார் பேருந்துகள் சிறப்பான முறையில் இலாபத்தோடு ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே காட்டப்படுவதற்கான காரணங்கள் என்ன? எங்கே தவறு நடைபெறுகிறது என்பதை அரசு ஆராய வேண்டும். எங்கே தவறு நடக்கிறது என்பதை அரசாங்கத் துறையில் உள்ள அதிகாரிகள் 'மொபைஸ்' அடிப்படையில் பார்த்து வரத்தான் ஸ்பெஷல் ஆபீசர்களாகப் போடப்பட்டு,

[திரு. ஜி. பழனிசாமி] [1991 செப்டம்பர் 14]

கண்காணிக்கும் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. ஆகவே தமிழகத்திலே நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கக் கூடிய பஸ்போக்கு வரத்தில் ஏற்படக்கூடிய நஷ்டத்தைப் போக்க நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பொதுவாக அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை இலாப நோக்கோடு பாராமல் இது மக்களுடைய சேவைக்காக உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் என்ற முறையில் பார்க்க வேண்டும். அதே நேரத்தில் தனியாருடைய போக்குவரத்து களையும் கூட நாம் ஊக்குவிக்க வேண்டும்.

பிற்பகல் 12-20

தனியார் துறையை நான் வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. தனியார் துறைக்கு எந்த அளவிற்கு தமிழகத்திலே போக்குவரத்துத் துறையில் நாம் அனுமதி கொடுத்த போதிலும் கூட, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களை நவீனப்படுத்துகிற விதத்தில் இன்றையதினம் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுபோன்று தொழிற்சங்கம் உள்ளிட்டு இருக்கிற நிபுணர் குழுவை அரசு நிறுவி நட்டத்தைப் பற்றி மறு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். முந்தைய ஆட்சிக் காலத்தில் கூட இப்படிப்பட்ட வெளியீடுகளை, அறிக்கைகளை வெளியிட வேண்டுமென்று கேட்டு இருக்கிறோம். நிபுணர் குழு ஏற்கனவே அறிக்கைகளை சமர்ப்பித்து இருக்கிறது. ஆனால் இதுவரையில் அந்த நிபுணர் குழு அறிக்கையை அரசு தொழிற் சங்கங்களுக்கு அனுப்பவில்லை. அதை எல்லாம் அனுப்புவதற்கான முயற்சிகளை நீங்கள் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதேபோன்று, நமது சாலைப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் இன்றைக்கு அநேகமாக நம்முடைய வண்டிப் பயணத்திற்காக கோடிக் கணக்கான ரூபாயை போக்குவரத்துத் துறையிலே செலவு செய்கிறோம். அந்த பொதுப் போக்குவரத்தில் முதலில் ஸ்போர்டு வண்டிகள் இருந்தன. அந்த வண்டிகளை அரசு கொள்முதல் செய்ததன் மூலமாக அரசுக்கு கோடிக் கணக்கான ரூபாய் இன்றைய தினம் நஷ்டம் ஏற்பட்டதற்கு ஒரு காரணமாக அமைந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகையினால், அப்படி அரசாங்கத்துக்கு நஷ்டம் வராத வகையில் அந்த பஸ்களை கொள்முதல் செய்வதிலே தாங்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதுபோன்று பயணிகளுக்கு பாதுகாப்பு என்ற அடிப்படையில் இன்றையதினம் போதிய வசதிகள் இன்றி நம்முடைய பஸ்கள் பராமரிக்க முடியாமல் இருக்கின்றன. அநேகமாக

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ஜி. பழனிசாமி]

இங்கே இருக்கக்கூடிய நம்முடைய சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள் எல்லாம் சென்ற ஆட்சியைப் பற்றி குறைகள் எல்லாம் சொன்னார்கள், ஆனால் இடையிலேதான் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு ஒரு இரண்டு ஆண்டுக் காலம் மட்டும் தான் செயல்பட்டுக் கொண்டு இருந்தது. அநேகமாக ஏற்கனவே அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலம் தான் தொடர்ந்து தமிழகத்திலே ஆட்சி புரிந்திருக்கிறது, ஆனால் உங்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே பஸ்கள் மிகவும் பராமரிக்க முடியாத ஒரு சூழ்நிலைமை இருந்தது. அநேகமாக அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களோடு சேர்ந்து நானும் எதிர்க் கட்சி வரிசையிலே முன்பு இருந்து தான் குரல் கொடுத்து இருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது ஃபோர்டு வண்டிகளை எடுப்பதிலே சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டார்கள். அது போன்ற திட்டங்களை நம்முடைய அரசு இதுவரையில் எடுக்கவில்லை. அதுபோல முன்பு இருந்த அரசாங்கம், திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே தான் பேருந்துகள் பராமரிக்க முடியவில்லை என்ற நிலையை உருவாக்கி அன்றைக்கு மூன்றில் ஒரு பகுதி பேருந்துகள் பராமரிக்கப்படாமலேயே அந்த ஆட்சியில் விட்ட காரணத்தினாலே தான் இன்றைக்கு நம்முடைய தமிழகத்தின் ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கிற தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அதைப் பராமரிக்க வேண்டுமென்று சொல்லி, அறிவுரை வழங்கியதன் வாயிலாக மிக விரைவிலே அவைகளைப் பராமரிப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்.

திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவை உறுப்பினர் மறந்து இருப்பார் என்று நினைக்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே தான் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி 'பல்லவா, தள்ளவா' என்றெல்லாம் கேலி செய்த காலம் ஒரு காலம் இருந்தது. புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக் காலத்திலேதான் இந்தியத் திருநாட்டிலேயே முதன்மையான துறையாக போக்குவரத்துத் துறை அப்போது இருந்தது. இப்போது அதைவிட ஒரு படி அதிகமாக, புரட்சித் தலைவர் காலத்திலே இருந்து வருகிற முயற்சியை புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எடுத்து இருக்கிறார்கள். அதைப் பாராட்ட வேண்டுமேயொழிய, இந்த



[1991 செப்டம்பர் 14]

[திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்]

ஆட்சிக் காலத்திலே சரியாக இல்லை என்று சொல்வது, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அவைக்குத் தவறான தகவல் தருகிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 3 மாதங்களுக்குள்ளாக நிர்வாகம் சீர்கெட்டு விட்டது என்று நான் சொல்லவில்லை. எதிரே இருக்கிற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் நானும் இந்த அவையிலே திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசைப் பார்த்து இப்படிப்பட்ட தவறுகள்—பேக்டிரியிலே வரக்கூடிய சத்தம் போன்று, தமிழகத்திலே இன்றைக்கு அரசு பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டு இருக்கின்றன என்று நாங்கள் குற்றம் சாட்டி இருக்கிறோம் என்பதனை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். அப்படிப்பட்ட நிலைகள் இருக்கக் கூடாது. நம்முடைய அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களை நவீனப்படுத்த வேண்டும். அதிலே வரக்கூடிய நஷ்டங்களைப் போக்குவரத்துக்கு முயற்சி எடுக்க வேண்டும். தொடர்ந்து அரசுக்கு நஷ்டக் கணக்கைக் காட்டுவதைவிட அதிலே வரக்கூடிய நஷ்டத்தைக் குறைப்பதற்கான காரணங்களைக் கண்டறிந்து முயற்சி எடுக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றன்.

அதுபோன்று, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்பாடுகளைப் பொறுத்த வரையில், இன்றையதினம் 'அம்னி' பஸ்கள்,.....(சிரிப்பு)  
பிற்பகல் 12.25

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஆம்னி பஸ்கள் (சிரிப்பு)

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மன்னிக்க வேண்டும். வார்த்தையில் தவறு ஏற்பட்டு விட்டது. ஆம்னி பஸ்களை இன்றையதினம் தவறான முறைகளில் பயன்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே அவைகள் எல்லாம் தடை செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. இன்றைய தினம் அந்த பஸ்களை திரும்பக் கொண்டு வந்து அவர்கள் தவறான முறையில் பல்வேறு இடங்களில் பயன்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த பஸ்கள் கூட்டமான நெரிசலான காலங்களில், விழாப் பேருந்துகள் என்ற அடிப்படையில் இன்றைக்கு ஓட்டப்படுவதால் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மிகப் பெரிய பாதிப்பு ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அதிலே பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய் இழப்பு அரசுக்கு ஏற்படுகிறது.

அது மட்டுமல்லாமல் தமிழகத்தில் இருக்கிற சுற்றுலா பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைக்கு அண்டை மாநிலங்களான கேரளா, ஆந்திரா, கர்நாடகம், பாண்டிச்சேரி

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ஜி. பழனிசாமி]

மாநிலங்களில் உள்ள அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைக் கவந்து நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் பேசி, அதிலுள்ள கட்டண வித்தியாசங்களைப் போக்குவதற்கு முயற்சி எடுத்தால் நம்முடைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல லாபம் ஈட்டித் தருவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற அமைப்பில் ஏற்கனவே வண்டிகள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. அதை சென்ற அரசில் எடுத்து விட்டார்கள். அநேகமாக இவை தனியாரிடம் இருப்பதை விட அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று இருந்தால் அரசுக்கு மிகப் பெரிய லாபம் தரக் கூடிய நிலைமை இருக்கும். நேரடியாக நெல் கொள்முதல் நிலையங்களில் நெல் எடுத்துச் செல்லவும், அரசினுடைய பொருள்களை ஏற்றி இறக்கிச் செல்லவும் பயன்பட்டு நல்ல லாபத்தை தரக் கூடியதாக அமையும். ஆகவே, அதைத் திரும்பக் கொண்டு வருவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சியெடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இன்றைக்கு தமிழகத்தில் தான் அதிகமாக விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. அதற்கு அடிப்படைக் காரணமாக லாரிகள் இருக்கின்றன. அவைகள் போகக் கூடிய வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு அரசு ஆராய வேண்டும். இதற்காக போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள நிபுணர்களைக் கொண்டு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். அவர்கள் பவர் உள்ள ஹெட் லைட்டுகளைப் போட்டுக் கொண்டு இரவில் கடுமையான வேகத்தில் செல்கிறார்கள். குறிப்பாக சென்னைக்கு அருகில் இருக்கிற இடங்களிலிருந்து மணல் லாரிக்காரர்கள் மணலைக் கொண்டு வருகிறபோது அவர்கள் வருகிற வேகத்தைப் பார்த்தால், அநேகமாக அந்த லாரிகள் காரணமாகத் தான் விபத்துகள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. ஆயிரக்கணக்கான உயிர்ச் சேதம் ஏற்படுகிறது. அதன் மூலமாக டிரைவர்கள் பலர் உயிரிழக்கிற நிலைமை இருக்கிறது. அதைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு என்ன செய்யலாம் என்பதை நம்முடைய அரசும், நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களும் ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைய தினம் எரி பொருள் மூலமாக அதிகமான நஷ்டம் வருவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளுக்கு மசல், ஆயில் வாங்குகிறபோது அதனை மத்திய அரசிடமிருந்து மானிய விலையில் நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்களும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் பெற வேண்டும். ஏனென்றால் இது ஒரு சமூகப் பணி. போக்குவரத்திலே என்ன லாபம் கிடைக்கிறது என்பதை விட, மின்சார வாரியத்திற்கு அரசு மூலமாக கடன் கொடுப்பதைப் போல. . . . .

[1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது மானிய விலையில் டீசல் பெற வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இப்போது 10 சதவீத கட்டடையே நாம் தளர்த்த முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறபோது அது எப்படி சாத்தியக் கூறாக இருக்கும் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் வாயிலாகத் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அதை மத்திய அரசிடமிருந்து நாம் பெற வேண்டும். மத்திய அரசில் கேட்டுப் பெற்றால் தான் இதிலுள்ள நஷ்டத்தைப் போக்க நாம் முயற்சிகளை எடுக்க முடியும். சாத்தியமானதாக இருந்தால் அதைப் பரிசீலிக்கட்டும். நம் தமிழ் நாட்டில் ஒடுகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டப் படக் கூடாது என்பதற்காக அதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்த வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருக்கிற நிலைமை பற்றி என்னுடைய தொகுதி குறித்தும் ஒன்றிரண்டு கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் தம்புசாமி அவர்களும் சொன்னார்கள். திருத்துறைப்பூண்டியிலிருந்து திருவாரூர் போகிற பஸ்களில் 11 பஸ்களை—திருத்துறைப்பூண்டி டெப்போவில் சர்வீசை எடுத்து விட்டார்கள். எரி பொருள் தட்டுப்பாடு என்பதால் எடுத்து விட்டார்கள். அங்கேயுள்ள டெப்போ தாலுக்கா தலைநகரத்தில் இருப்பதை, இட வசதி போதவில்லை என்று எடுத்து விட்டார்கள். அதற்கான இடத்திற்கு கோவில் நிலம் வாங்கிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த டெப்போவைக் கட்டுவதற்கு அரசு முயற்சியெடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன். வணக்கம்,

பிற்பகல் 12-30

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. சி. இராமசுவாமி.

\* திரு. சி. இராமசுவாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களின் இதய தெய்வம், கண்கண்ட தெய்வம், தமிழகத்தின் காவல் தெய்வம், மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர், புரட்சித் தலைவி அவர்களின் பொற்பாதங்களில் விழுந்து வணங்கி, இந்த மானியக் கோரிக்கையில் எனது விவாதத்தைத் தொடங்குகிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. சி. இராமசுவாமி]

விபத்தில் இறந்தால் முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் நிதியை ரூபாய் ஆயிரத்திலிருந்து ரூபாய் 3 ஆயிரமாக உயர்த்தியதை நான் மிகவும் பாராட்டுகிறேன். இந்த நிவாரணத் தொகை பல இடங்களில் கொடுக்கப்படவில்லை. ஓர் ஆண்டுக் காலம் ஆகியும் கொடுக்கப்படவில்லை. இந்தத் தொகையை 'ஆன் தி ஸ்பாட்' அந்த இடத்திலேயே கொடுக்க வேண்டும், சட்டப் படி. ஆனால் அது பல இடங்களிலே கொடுக்கப்படவில்லை. வழக்கு முடிந்தும் கூட கொடுக்கப்படவில்லை. ஆர்.டி.ஓ. அவர்கள் தான் இந்தப் பணத்தைக் கொடுக்கிறார்கள். ஆகவே, இதை உடனடியாகக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும், M.A.C.T. ஆக்ட், செக்சன் 140-ன்படி, 'நோ ஃபால்ட் கிளேயிம்' என்று மனு கொடுத்தால், இறந்தவர்கள் குடும்பத்திற்கு 25 ஆயிரம் வீதமும், ஊனமுற்றோருக்கு 12 ஆயிரம் வீதமும் கொடுக்க வேண்டும் என்று சட்டம் இருக்கிறது. ஆனால் அதை யாரும் நடைமுறைப்படுத்தவில்லை. இதை ஒரு இன்டரீம் ரிலீப்-ஆகக் கொடுக்கிறார்கள். தமிழ் நாட்டிலே, கிருஷ்ணகிரியிலும், தஞ்சாவூரிலும் தான் இந்த நிவாரணத்தைக் கொடுக்கிறார்கள். இந்த நிவாரணத்தை மற்ற மாவட்டங்களிலும் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்று பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

மேலும், இந்த நேரத்தில் என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றி நான் பேச ஆசைப்படுகிறேன். எங்கள் தொகுதியிலே போக்குவரத்து வசதிகள் குறைந்த அளவில் தான் உள்ளன. மலைப்பாங்கான கல்வராயன்மலையில், கரியாலூர், வெள்ளிமலை, சேராப்பட்டு, இந்நாடு, களாக்காடு போன்ற இடங்களில் பேருந்துகள் சரியாக இயங்கவில்லை. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் சங்கராபுரம்—சேராப்பட்டிற்கும், கல்வராயன்மலையிலுள்ள வெள்ளிமலை, கரியாலூருக்கும், புதிய போக்குவரத்தை இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சங்கராபுரம்—திருவண்ணாமலை, வழி மூங்கில்பட்டு, வழியாக ஒரு பேருந்தும், சங்கராபுரம்—சாத்தனூர் அணை, வழியாக, மேல்செருவலூர் வழியாக, மணலூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும், மோட்டாம்பட்டியிலிருந்து உருந்தூர்பேட்டை வழியாக, சங்கராபுரம் வழியாக செல்லுகின்ற ஒரு பேருந்தும், சேராப்பட்டு—சென்னை, மூங்கில்துறைப்பட்டு, திருவண்ணாமலை வழியாக தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலமாக புதிய பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சி. இராமசுவாமி] [1991 செப்டம்பர் 14]

நகரப் பேருந்து, சங்கராபுரத்திலிருந்து மூங்கில்துறைப் பட்டுக்கும், சங்கராபுரத்திலிருந்து மூலக்காடு வழியாகவும், சங்கராபுரம்—பவுஞ்சுபட்டுக்கும், சங்கராபுரம்—மணலூர் வழியாகவும், கள்ளக்குறிச்சி, வளையாம்பட்டு வழியாகவும், பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் மூலமாக புதிய பேருந்தை, சங்கராபுரம்—திருவண்ணாமலைக்கும், திருவண்ணாமலையிலிருந்து, மோட்டாம்பட்டிக்கும், மோட்டாம்பட்டியிலிருந்து, சேராப்பட்டிற்கும், மூலக்காடு வழியாக விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்துகளை, திருவண்ணாமலை—பவுஞ்சுப் பட்டுக்கும், சங்கராபுரம்—பிரம்மகுண்டத்திற்கும், திருவண்ணாமலை—அருணம்பாடிக்கும் விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சங்கராபுரத்திலிருந்து ஹோசூர் வழியாக, திருவண்ணாமலை வழியாக, அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஓகனேக்கல்—சங்கராபுரம் வழியாக தாணிப்பாடி வழியாகவும், அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அன்னை சத்தியா கார்ப்பரேசன் என்று ஒரு நிறுவனத்தை ஏற்படுத்தி, அதில் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும், கிருஷ்ணகிரி—சங்கராபுரம், சங்கராபுரம்—செங்கம், சாத்தனூர் அணை, தண்டராம்பட்டு, வழியாக பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சங்கராபுரத்தில் பெரியார், கிளை பணிமனை ஒன்றைத் தொடங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். கல்வராயன்மலைப் பகுதியில் இருந்து செல்லுகின்ற பஸ்களும் சங்கராபுரத்திலிருந்து செல்லுகின்ற பஸ்களும் அங்கேயுள்ள பணிமனையில் தங்க வாய்ப்பாக இருக்கும். எனவே, போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் சங்கராபுரத்தில் ஒரு கிளை பணிமனையைத் துவங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மலைவாழ் மக்கள் மேம்பாட்டுக்காக, நகரப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென கேட்டுக் கொள்கிறேன். கள்ளக்குறிச்சி ஒன்றியத்தில், கள்ளக்குறிச்சியிலிருந்து தாவடிப்பட்டுக்குச் செல்லும் பஸ்களை, செம்படாக்குறிச்சி, காடிசித்தூர் வழியாக பஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14]

[திரு. சி. இராமசுவாமி]

அதேபோல் சங்கராபுரத்திலிருந்து கள்ளக்குறிச்சி வழியாக, வீரசோழபுரம், மாடூர் வழியாகச் செல்லுகின்ற வகையில் பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எனது கல்வராயன் தொகுதி மிகவும் பின்தங்கிய தொகுதி. அங்கே வாழும் மக்கள் பஸ் வசதிகள் இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். 90-க்கும் மேற்பட்ட கிராமங்கள் இருக்கின்றன. கல்வராயன் மலையிலிருந்து கரியாலூர், வெள்ளி மலை, இந்நாடு, கிளாக்காடு ஆகிய வழிகளில் உள்ள ஊர்கள், போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல், சாலை வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே, அந்த 90 கிராமங்களுக்கும், மலைவாழ் மக்கள் வசதிக்காக புதிய பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் மோட்டாம்பட்டியிலிருந்து புதுப்பாலப்பட்டு வழியாக, சங்கராபுரத்திற்கு தனிப் பேருந்து ஒன்றை இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-35

அவ்வாறு இயக்குவது மலைவாழ் மக்கள் மலையிலிருந்து கீழே வருவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்குமென்று பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சேரப்பட்டிலிருந்து மூலக்காடு, கொடியனூர் வழியாக, லக்கிநாயக்கன்பட்டி வழியாக, சங்கராபுரத்திற்கு ஒரு தனிப் பேருந்தினை இயக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சேராப்பட்டுக்குப் பக்கத்திலே 30 கிராமங்கள் பஸ் வசதியில்லாமல் இருக்கின்றன. அந்த ஊர்களுக்கும் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதி மிகவும் பின்தங்கிய தொகுதியாக இருப்பதால், கல்வராயன் மலையில் அதிக மக்கள் வாழ்வதாலும், பெரும் பகுதி கிராமங்களை உள்ளடக்கிய தொகுதியாகவும் இருப்பதாலும், அந்த கிராமங்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். பொது மக்களுக்கு அத்தியாவசியமான சில வழித் தடங்களில், கல்வராயன்மலையில் பேருந்துகள் இயங்கவில்லை. எனவே, அவைகளை இயக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனக்கு வாய்ப்பு அளித்த மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவருக்கு நன்றிகூறி விடைபெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கக் கூடிய



[டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14]

போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது பேசுகின்ற வாய்ப்பினை ஏற்படுத்தித் தந்ததற்கு நன்றியினை கூறிக் கொண்டு இங்கே ஒரு சில கருத்துக்களை நான் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

15 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இயங்கி வருகின்ற நம்முடைய பேருந்துக் கழகங்களில் கிட்டத்தட்ட 13,594 பேருந்துகள் இருப்பதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரைக்கும் இந்த பேருந்துகள் அனைத்தும் ஓடிய பிறகும் கூட, நமக்கு நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் எங்கேயோ ஒரு விதத்தில் ஓட்டை விழுந்திருக்கிறது என்பது தான் அதன் பொருளாக இருக்க முடியும். காரணம், 2 பஸ்கள், 5 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் கூட குறுகிய காலக் கட்டத்தில் கோடீஸ்வரர்களாக மாறுகின்ற காலக் கட்டத்தில், இத்தனை பேருந்துகள் இருக்கக் கூடிய நமக்கு நஷ்டம் வருகின்றது என்று சொன்னால், அது எவ்வாறு என்பதை நாம் கண்டறிய வேண்டும்.

அதே போன்று அருமை நண்பர்கள் இங்கே பேசுகின்ற போது குறிப்பிட்டார்கள். நமக்கு இதிலே நஷ்டம் வருகின்ற காரணத்தினாலே தனியாருக்குக் கொடுத்து விடலாமா என்கின்ற ஒரு கேள்வியை எழுப்பினார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரைக்கும், இது அரசினுடைய போக்குவரத்துக் கொள்கை என்பதனால் எத்தனை கோடி கொடுத்தாலும் வாங்க முடியாது. அது லட்சியத்தின் அடிப்படையில் நடைபெறுகின்ற ஒரு திட்டம். இப்போது இங்கே நான் உரிமையாக, என்னுடைய தொகுதிக்கு இந்த இடத்திலிருந்து இந்த இடத்திற்கு பஸ் வேண்டும், இந்த இடத்திலிருந்து இந்த ஊர்களுக்கு பஸ் வேண்டுமென்று உரிமையாக நாம் கேட்க முடிகிறது. ஆனால் ஒரு தனியாருக்கு என்று நீங்கள் கொடுத்து விடுவீர்கள் என்று சொன்னால், என்னுடைய பகுதிக்கு, என்னுடைய தொகுதிக்கு பஸ் விடுங்கள் என்று சொன்னால், நிச்சயமாக அதைப் பரிசீலனையில் கொள்ள மாட்டார்கள். அது மாத்திரமல்ல. அவர்களுடைய வருமானம் எங்கே பொது மக்களுடைய போக்குவரத்திற்கு அதிகமாக இருக்கிறதோ, அந்தப் பகுதியை மையமாக வைத்துத் தான் இயங்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு அவர்கள் செயல்படுவார்கள். எனவே, தனியாருக்குக் கொடுத்து விட்டால், அதனால் வருகின்ற லாப நஷ்டங்களை பகிர்ந்து கொள்கின்ற விதத்தில் இருக்கக் கூடிய பொது மக்கள் மிகவும் இன்னல்களுக்கு ஆளாகக் கூடும். எனவே, அரசு இதைப் பிரித்து நோக்குகின்ற ஒரு செயல் வேண்டாம் என்ற என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தினை கூறிக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்தையும் நீங்கள் எடுத்துப் பார்ப்பீர்கள் என்று சொன்னால், அதனுடைய நிர்வாகத் தலைவராக ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரிகளைப் போட்டிருக்க

1991 செப்டம்பர் 14] [டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்]

கிறீர்கள். அவ்வளவு பெரிய அதிகாரிகள் அதற்குத் தேவையாக இருந்தும், இப்படிப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், அந்த அதிகாரிகளை மாற்றி விட்டு, அதற்குப் பதிலாக 'டெக்னிகலில்' முன்னேறியிருக்கின்றவர்களுக்கு, 'ப்ரமோஷன்' பதவி உயர்வுகளைக் கொடுத்து, நிர்வாகச் செலவுகளைக் குறைக்கின்ற விதத்தில் உங்களுக்கு அதிகமான லாபத்தை ஈட்ட முடியும் என்று கருதுகின்றேன்.

அதேபோல் இன்றைய தினம் தனியார் போக்குவரத்து ஆம்னி பஸ்களுக்கு ரூ. 500 என்று விதிக்கப்பட்டிருக்கக் கூடிய வரியினை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கூட பதில் சொல்கின்ற நேரத்திலே குறிப்பிட்டார்கள். ரூ. 1,500 என்ற அளவிற்கு வரி போடலாம் என்று சொன்னாலும் ரூ. 500 போட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். பொது மக்கள் மீது நீங்கள் டிக்கெட்டிற்கு அதிகமான காகசுகள் வாங்குவதை விட்டு, அதை வேண்டுமானால், ரூ. 2,000 ஆக இருந்ததை ரூ. 1000 ஆக இன்னும் ரூ. 500-ஐ நீங்கள் அதிகப்படுத்துவீர்கள் என்று சொன்னால், இதன் மூலமும் வருமானம் அதிகமாக ஏற்படுவதற்கு அரசுக்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. எனவே, நீங்கள் அதைக் கருத்திற் கொண்டு, அவர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கின்ற வரிகளை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் மிகவும் பணிவோடு உங்களைக் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுபோல நம்முடைய அருமை சகோதரர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள் கூறுகின்றபோது இங்கே ஒரு கருத்தினைச் சொன்னார்கள். அது நேற்றையதினம் தினமணிப் பத்திரிகையில் ஒரு செய்தியாக வந்திருக்கிறது.

பிற்பகல் 12-40

என்ன சொல்லி இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் 1985 முதல் 1988 வரைக்கும் லே-லாண்ட் பஸ்கள் ஒடிக்கொண்டிருந்ததாகவும், அதற்கு பதிலாக ஃபோர்ட் கம்பெனியிலே இருந்து பேருந்துகள் வாங்கியதில் கிட்டத்தட்ட 70 லட்சம் ரூபாய் அரசுக்கு நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்று ஆடிட்டர் ஜெனரல் ரிப்போர்ட்டினை எழுதியிருக்கிறார்கள். ஆகவே இப்படி அதிகமான பொருள் செலவுகள் வருகின்ற நேரத்தில் அதைக் களைகின்ற விதத்தில் உங்களுடைய செயல்பாடுகள் இருக்கும் என்று சொன்னால் அரசு அதிகமான நஷ்டத்தை ஏற்கக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பாக ஏற்படாது என்பதை உங்களுடைய மேலான கவனத்திற்கு கொண்டு வரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப் போல ஒரு கார்ப்பொரேஷனில் ஆக்கிடைநட்டமிருக்கிறபோது நீதி மன்றங்களுக்குச் செல்லுகிறார்கள். எங்களுக்கு நஷ்டஈடு வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். நீதி மன்றத்

[டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்]

[1991 செப்டம்பர் 14]

தில் இருப்பவர்கள், நீதிபதிகள் ஒரு லட்சமோ 75 ஆயிரமோ, 60 ஆயிரமோ கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி கார்ப் பொரேஷனுக்கு உத்திரவு போடுகிறார்கள். அந்த உத்தரவின் அடிப்படையில் அந்தக் கார்பொரேஷன் தான் அந்தப் பணங்களைக் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்கு மூல காரணம் பல்களுக்கு இன்ஷ்யூரன்ஸ் இல்லை என்ற குறைபாடு இருப்பதாக அறிகிறேன். ஆக அந்த பேருந்துகளுக்கு இன்ஷ்யூர் செய்திருந்தால் ஒரு கால கட்டத்தில் இப்படிப்பட்ட விபத்துக்கள் வருகிற நேரத்தில் அந்த இன்ஷ்யூரன்சை வைத்தே பேஸ்பண்ணிக் கொள்ளக் கூடிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படும். எனவே பல்களுக்கு இன்ஷ்யூரன்ஸ் செய்கிற ஒரு திட்டத்தை நீங்கள் கண்டிப்பாக கடை பிடிக்க வேண்டும் என்ற என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தினை நான் கூறிக் கொண்டு, அதை போல மிக முக்கியமான ஒன்றை மாண்புமிகு முதலமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்போது ஹாங்காங்கில் இருக்கக்கூடிய புளோட்டிங் மார்க்கெட் 99 ஆண்டுகளுக்கான லீஸ் முடியப்பெற்று அதற்கு பதிலாக இந்தியாவில் ஒரு பகுதியில் அமைக்கலாம் என்பதற்கு இடம் தேடி அலைகின்றார்கள். குறிப்பாக கல்கத்தாவிற்கு சென்றிருக்கிறார்கள். பம்பாய்க்குச் சென்றிருக்கிறார்கள். நமது மாநிலத்தில் கூட குளச்சல் பகுதி, தூத்துக்குடி இரண்டையும் பார்த்திருக்கிறார்கள். பாண்டிச்சேரிக்குப் போய் பார்த்திருக்கிறார்கள். பாண்டிச்சேரியில் வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த ப்ரீ புளோட்டிங் மார்க்கெட்டை ப்ரீ ஜோன் மார்க்கெட்டாக நம்முடைய பகுதியில் குறிப்பாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இருக்கக் கூடிய குளச்சல் பகுதியில்—இயற்கை துறைமுகம் அது. அதற்கு அதிகம் செலவு கூட ஏற்படாது. அந்த இடத்தில் நீங்கள் மத்திய அரசிடம் பரிந்துரை செய்து ப்ரீ ஜோன் மார்க்கெட்டை நமது கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் குளச்சல் பகுதியில் அமைத்து தருவதற்கான உத்திரவு பெற்று தருவீர்கள் என்று சொன்னால், அந்தப் பகுதியில் பெருவாரியான இளைஞர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு தருகின்ற ஒரு வாய்ப்போடு இன்னும் அந்நிய செலாவணியை அதிகமாக ஈட்டுகிற ஒரு வாய்ப்பும் ஏற்படும். அதை உங்கள் மேலான கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் நம்முடைய தனுஷ்கோடி பகுதியில் புயலால் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பு சேதம் அடைந்த பாலம் இருக்கிறது. இன்றைக்கு அது தனியார்களுக்கு டெண்டர் விடப்பட்டு, 23 லட்சம் ரூபாய்க்கு அந்த டெண்டர் என்ற அடிப்படையில் அந்தப் பாலத்தை உடைத்துக் கொண்டிருப்பதாக தகவல்

1991 செப்டம்பர் 41] [டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்]

வந்திருக்கிறது. ஆனால் அந்தப் பகுதியில் உள்ள நண்பர்கள் பெரியவர்கள் வந்து என்னிடம் சொல்லுகிறார்கள். அந்தக் கடலிலே அந்தப் பாலம் கட்டுவதற்காக பயன்படுத்தப் பட்டிருக்கக் கூடிய வெண்கலமும், ஈயமும் பல கோடி ரூபாய்க்கு மதிப்புடையதாக இருக்கும் என்று சொல்லுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் அதை தனியாருக்கு கான்டி ராக்டை விடுவதைவிட, அவர்கள் பணம் சம்மபாதித்துக் கொள்வதை விட, அரசே அதை எடுத்துக் கொள்ளலாம். எதற்காக பல கோடி ரூபாய்க்கான திட்டம் தனியார் ஒரு வருக்கு செல்ல வேண்டும் என்பதை அரசு மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று நான் மிகப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து அதைப்போல மதுரைப் பகுதியில் ஓடிக் கொண்டிருக்கக் கூடிய பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம். அது மிகப் பெரிய அதிகமான எண்ணிக்கையில் உள்ள வண்டிகளைக் கொண்டு செயல்பட்டு வருகிறது. இதில் பெருவாரியான நண்பர்கள் நம்முடைய இந்திரா காங்கிரஸ் கட்சித் தோழர்கள் கூட இந்த என்னுடைய கோரிக்கையை எதிர்க்க மாட்டார்கள் ஆதரவாகத்தான் இருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். மையமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கிற அந்தப் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து ஒன்றிற்கு பெரும் தலைவர் காமராசர் அவர்களுடைய பெயரை வைத்து அந்தப் பகுதியில் இயக்குவதற்கு நீங்கள் முன் வரவேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதற்கான ஆணையை பிறப்பிக்க வேண்டும் என்று மிகப் பணிவன்போடு உங்களைக் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக அரசு ஊழியர்களைப் பொறுத்த வரைக்கும் அவர்களுக்கு கார்ப்பொரேஷனிலே பணியாற்றினாலும் ஓய்வு பெறுகிறபோது அவர்களுக்கு ஓய்வூதியம் வழங்குகிற ஒரு நல்ல திட்டத்தை இந்த அரசு தான் ஏற்படுத்தியது என்ற பெருமையை பெருகிற விதத்தில், அதை அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் பொதுவான சட்டம் இருக்க வேண்டும். சில நிர்வாகங்களில் ஒரு சட்டம் இருக்கிறது. இன்னொன்றில் வேறு வகையான சட்டம் இருக்கிறது. இப்படி பல குளறுபடிகள் இருக்கின்றன. அதைத் தவிர்த்து அனைத்து கார்பொரேஷன்களுக்கும் பொதுவான சட்டத்தை நீங்கள் உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[டாக்டர் தே, குமாரதாஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14]

அதேபோல எல்லா ஊழியர்களுக்கும்—1980-க்கு முன் நிரந்தரமான எல்லா ஊழியர்களுக்கும் மருத்துவ வசதி வழங்கப்படுவது போன்று எல்லா ஊழியர்களுக்கும் மருத்துவ வசதி வழங்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல ஊழியர்களுக்கு பெருவாரியான ஊழியர்களுக்கு கார்ப்பொரேஷனிலே பணியாற்றுகிறவர்களுக்கு—கார்ப்பொரேஷனின் வாயிலாகவோ அல்லது வீட்டு வசதி வாரியத்தினுடைய ஆதரவுடனோ, அங்கே பணிபுரிகின்ற ஊழியர்களுக்கு வீடுகள் அமைத்துக் கொடுப்பதற்கான முயற்சிகளை நீங்கள் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-45

இன்னும் ஒன்றிரண்டு கருத்துக்களை மாத்திரம் கூறி நான் முடித்துக் கொள்ளலாம் என்று கருதுகிறேன். சன்னியா குமரி மாவட்டத்தில் இருக்கக் கூடிய பஸ் ஸ்டாண்டு பல ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்பு கட்டப்பட்டது. சன்னியா குமரி மாவட்டத்தில் ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டு, பஸ் ஸ்டாண்டாக இருக்கிறதேயல்லாமல் அங்கே பஸ்கள் செல்கின்ற ஒரு சூழ்நிலை இல்லை. அதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்கு கொண்டுவர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். வெட்டுர்னி என்ற பகுதி, அந்தப் பகுதிக்கு பஸ்ஸை போகாது. அதே போன்று மார்த்தாண்டத்தில் ஒரே ஜங்ஷனில் ஏழு இடங்களில் பஸ் ஸ்டாப். நாகர்கோயிலுக்கு அடுத்தபடியாக சன்னியாகுமரி மாவட்டம் மிகப் பெரிய டவுன். அங்கே ஒரு பஸ் ஸ்டாண்ட் இல்லாத நிலை. ஆக அதை அமைக்க வேண்டுமென்று சொல்லி முன்னால் முதல்வர் மரியாதைக்குரிய எம். ஜி. ஆர். அவர்கள் இருந்த நேரத்திலே ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டுக்கான உத்தரவு அமல்படுத்தப்பட்டு பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது. ஆனால் இங்கே வைப்பதா, அங்கே வைப்பதா என்ற பிரச்சினை அடிப்படையில் அந்த பேருந்து நிலையம் அமைக்கப்படவில்லை. மார்த்தாண்டத்திலே காளச்சந்தைப் பகுதியிலே அமைத்துத் தருவதற்கான முயற்சிகளை நாம் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதே போல தியாகிகளுக்கு பஸ் பாஸ் வழங்கி வந்தார்கள். அதிலே மொழிப் போர் தியாகிகளுக்கு என்று சொல்லி பஸ் பாஸ் வழங்கப்பட்டது. கடந்த 1-ந் தேதி முதல் அது நிறுத்தப்பட்டு இருப்பதாக வேதனைப்பட்டுக்கூட என்னிடம்

1991 செப்டம்பர் 14] [டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்]

வந்து சொன்னார்கள். நானும்கூட அதை உங்களுடைய கவனத்திற்கு கொண்டு வருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். நீங்கள் அதை பரிவுடன் கவனித்து மொழிப் போர் தியாகிகளுக்கு.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல மொழிப் போர் தியாகிகளுக்கு பஸ் பாஸ் நிறுத்தப் பட்டதாக அவர் நினைவுபடுத்தியிருக்கிறார். அது போன்று—நிலைமை இல்லை. இருக்குமானால் உடனடியாக நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூறிய தகவலுக்கு நன்றி. எனக்கு தகவல் வந்தது. அதனால் சொன்னேன். ஒருவேளை இப்போதும் கொடுத்துக் கொண்டிருந்தால் நன்றி. குளச்சல் பகுதியிலே ஒரு சின்ன துறைமுகம் அமைக்கப்பட வேண்டுமென்று சொல்லி அதற்கான முயற்சிகள் 45 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் மேற்கொண்டிருப்பதாக இங்கே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : எதிர்க்கட்சித் தலைவர்.

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சற்று முன்புதான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசும்போது துறைமுகத்திற்காக குளச்சலிலே செலவு செய்ய வேண்டியதில்லை. அது இயற்கைத் துறைமுகம் என்று சொன்னார். இப்போது துறைமுகத்திற்கு செலவு செய்ய வேண்டுமென்று சொல்கிறார். எது சரி என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது குறிப்பில் இருக்கிறது. ஒரு சின்ன துறைமுகம். ஏதோ 45 இலட்சம் ரூபாய்க்கு கட்டித் தருவதாக இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். அதைத்தான் நான் சொல்கிறேன். அந்த 45 இலட்சம் ரூபாய்க்கு ஒரு துறைமுகம் அமைத்து தருவதாக குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதை வெகு காலமாக சொல்லிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். வெகு விரைவாக முடித்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னேனே தவிர வேறு ஒன்றும் இல்லை. அதை நீங்கள் பரிவுடன் கவனிக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அரசாங்கமும் உங்களுக்கு முடித்துக் கொடுக்கலாம். நீங்களும் முடிக்கலாம்.



[1991 செப்டம்பர் 14]

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாங்கள் பேசுகின்றபொழுது எப்போது நிறுத்தச் சொல்லிவிடுவீர்களோ என்று பயந்து பயந்து பேசக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : தயவுசெய்து குமாரதாஸ் அவர்களே, நான் காலையிலேயே உங்களிடத்திலே தெரிவித்தேன், ஒவ்வொரு நாளும் இரண்டு, இரண்டு அமைச்சர்கள் தங்கள் மானியக் கோரிக்கைகளை விவாதத்திற்கு வைக்கிறார்கள். காலையிலேயும், மாலையிலேயும் அவை நடைபெற இருக்கிறது. காலையில் நடைபெறுகிற அவைக் கூட்டம் 1½ மணிக்குள்ளே முடிந்தால்தான் மாலையில் மறுபடியும் 4 மணிக்கு அவை கூடுவதற்கு எளிதாக இருக்கும். உங்களுக்குத் தெரியாதது அல்ல. ஆகவேதான் எதிர்க் கட்சியில் இருப்பவர்கள் நீங்கள் ஒரு உடன்பாடு வைத்துக் கொண்டு ஒவ்வொரு மானியக் கோரிக்கையிலும் இன்னினார் மட்டும் பேசுவது என்கின்ற ஒரு முடிவுக்கு வாரங்கள் என்று உங்களிடத்திலே விட்டேன். அந்த உடன்பாடு உங்களுக்குள் வரமுடியவில்லை. எனவேதான் ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் முடியுங்கள் என்று சொல்லி உங்களுக்கு நான் அனுமதியும் வழங்கியிருக்கிறேன். ஆகவே நீங்கள் கொடுத்த வாக்குறுதிப்படி ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் முடித்தால் நல்லது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களுக்குள் தேர்தல் உடன்பாடுதானே தவிர கொள்கை ரீதியிலே பலவிதமான வித்தியாசங்கள் உள்ளது. அது உங்களுக்குத் தெரியாது. (சிரிப்பு) தெரியாதது அல்ல. எனவே ஒவ்வொரு கட்சியினுடைய கொள்கைகளைச் சார்ந்து அவர்கள் பேசுகின்ற வாய்ப்பு ஏற்படத்தான் வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இந்த முறை அல்ல. அடுத்த முறையிலேயிருந்து நீங்கள் அந்த மாதிரி வைத்துக் கொள்ளலாம். இப்போது நாம் ஒரு குறிப்பிட்ட கால நெருக்கடிக்குள் இருக்கிற காரணத்தால்தான் இதைச் சொல்கிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : நான் முடித்துவிடுகிறேன். ஆக குளச்சலிலே அந்த துறைமுகத்தை நீங்கள் 45 இலட்சத்தில் கட்டித்தர வேண்டும். அடுத்து இந்த விமான போக்கு வரத்திற்கு சேலத்திலே, தூத்துக்குடியிலே இடங்கள் ஆய்வு செய்யப்பட்டு அதற்கான முயற்சிகளுக்கு பரிந்துரை செய்யப் பட்டிருக்கிறது என்று குறிப்பிலே சொல்லியிருக்கிறீர்கள். நன்றி.

1991 செப்டம்பர் 14] [டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்]

அதைப்போலவே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்கு ஏற்  
கெனவே இடங்கள் பார்வையிடப்பட்டு இருக்கிறது. அது  
ஒரு சுற்றுலா மையமாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலே  
அங்கே பார்வையிட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே அந்தப்  
பகுதியிலேயும் அந்த விமான நிலையத்தை விரைவில் துரிதப்  
படுத்தி தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு)  
நான் கேட்பது குளச்சலுக்கு. மரியாதைக்குரிய இந்திரா காங்  
கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த அருமை சகோதரர் பாலையா  
அவர்களுடைய தொகுதி அது. அதனால் என்னுடைய  
தொகுதிக்கு கேட்கிறேன் என்று எண்ணிவிட வேண்டாம்.  
மாவட்டத்திற்கு கேட்கிறேன். ஆக என்னை பொறுத்த  
வரைக்கும் நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் பணியாற்றுகின்ற  
அந்தப் பகுதியில் பேருந்துகள் கேட்கின்ற நேரத்திலும்,  
பொதுவாக பல பகுதிகளுக்கு கேட்கின்ற நேரத்திலும், ஒரு  
சின்ன ரூட் டைவர்ஷன் என்று சொன்னால்கூட அதை  
கலெக்டரிடம் கேட்க வேண்டும், அமைச்சரிடம் கேட்க  
வேண்டும் என்று இப்படியெல்லாம் பதில்கள் வருகின்றன.  
ஒரு சின்ன 'டைவர்ஷன்' தான். ஒரு கிலோ மீட்டர் அல்லது  
இரண்டு கிலோ மீட்டர் தூரம் வேண்டுமென்றாலும் கூட  
நாங்கள் இங்கே வந்து அமைச்சர் அவர்களைப் பார்த்து  
சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே அவருக்கு  
இருக்கிற வேலைப் பளுவில் இதுவும் ஒரு வேலைப் பளுவாக  
மாறிவிடுகிறது. இப்படிப்பட்ட சின்ன சின்ன விஷயங்களுக்கு  
எல்லாம் நிர்வாக இயக்குநரிடமே பொறுப்புகளை கொடுத்து,  
செய்யச் சொல்லலாம். நான் இதை எனக்கு என்று கேட்க  
வில்லை; எல்லா சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் சேர்த்துதான்  
சொல்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-50

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்கு  
வரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு  
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்  
அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல நிர்வாக இயக்குநரிடம்  
அந்தப் பொறுப்பு தரப்பட்டிருக்கிறது. நம்முடைய தமிழ்  
நாட்டின் ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கிற மாண்புமிகு  
புரட்சித் தலைவி அவர்கள் நிர்வாகப் பளுவைக் குறைக்க  
வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலேதான் ஆங்காங்கே நிர்வாக  
இயக்குநர்கள் 'வேரியேஷன்' என்று சொல்லப்படுகிற,  
கொஞ்ச தூரம் நீட்டித்தல் வேண்டுமென்றால், நிர்வாகக்  
குழுவின் பரிந்துரையோடு நீட்டித்துக் கொள்ள நடவடிக்கை  
எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்ற ஏற்பாட்டைச் செய்திருக்கிறார்  
கள். அதிலே எந்தத் தயக்கமும் கிடையாது என்பதைத்  
தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[1991 செப்டம்பர் 14]

திரு. சி. ஞானசேகரன் : சார், பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டரா ? இதிலே என்ன பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் இருக்கிறது ? சரி, சொல்லுங்கள்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் நிர்வாக இயக்குநர்களிடத்திலே அந்தப் பொறுப்புகள் ஒப்படைக்கப்பட்டிருப்பதாகக் கூறினார்கள். ஆனால் நாங்கள் அணுகுகிற போது ஒவ்வொருவரும் மினிஸ்டரிடமிருந்துதான் உத்தரவு வர வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள்.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் இல்லை. நீங்கள் மறுபடியும் பேசும்போது இதைச் சொல்லலாம். திரு. குமாரதாஸ் அவர்கள் சீக்கிரம் முடிக்க வேண்டும்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : தலைவரவர்களே, இறுதியாக மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் ஒரு வேண்டுகோளை வைத்து அமரலாம் என்று நினைக்கிறேன். எங்களுடைய மாவட்டத்தில் கருங்கல் இருக்கிறது. கருங்கல் என்பது ஒரு இடத்திலுடைய பெயர்தான். அந்தப் பகுதியை மையமாகக் கொண்டு—அது ஒரு ‘அப்கிரேட்டட் டவுன் பஞ்சாயத்து’—அந்தப் பகுதியை மையமாக வைத்து ‘டிராஃபிக்’ மையமாக வைத்து, அங்கே நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பணிமனை ஒன்றை ஏற்படுத்தி, 35 கிலோ மீட்டர் சுற்றளவுக்கு டவுன் பஸ்களை இயக்கினால் அந்த மாவட்டத்தில் பெருவாரியான மக்களுக்குப் பயனடைவதாக இருக்கும். அது மிகச் சிறிய மாவட்டம். எப்படி சுற்றி வந்து பார்த்தாலும் 40 கிலோ மீட்டர், 50 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு மேல் போகாது. எனவே கருங்கல் பகுதியை மையமாக வைத்து நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தின் டெப்போ ஒன்றை அங்கே திறந்து வைக்கவும் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று அந்த மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் வேறு எந்த வேண்டுகோளையும் வைக்காமல், இந்த சின்ன வேண்டுகோளை மட்டும் வைக்கிறேன். நீங்கள் ஆணை பிறப்பித்து என்னுடைய கோரிக்கையை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஏ.கே.சி. சுந்தரவேல்.

திரு. ஏ.கே.சி. சுந்தரவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னை சட்டமன்ற உறுப்பினராகத் தேர்ந்தெடுத்த திருப்பத்தூர் வாக்காளர் பெருமக்களுக்கும், மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் எங்கள் காவல் தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் அவர்களுடைய பாதக் கமலங்களைத் தொட்டு வணங்கி என்னுடைய நெஞ்சார்ந்த நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகிறேன்.

தமிழ்நாட்டிலே போக்குவரத்துத் துறை இந்தியாவிலேயே தலைசிறந்து இயங்குகிறது. தமிழகத்திலுள்ள அனைத்துக் கிராமங்களுக்கும் மூலைமுடுக்குகளுக்கெல்லாம் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது நமது அரசு. தமிழ்நாட்டு மக்களின் நலனைக் கருத்தில் கொண்டு எங்கள் இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் 'ஆம்னி' பஸ்களுக்கு காலாண்டு வரி ரூ. 2,000-லிருந்து ரூ. 500 ஆக குறைத்திருப்பது வரவேற்கக் கூடிய ஒன்று.

அதைப்போல 1991-92 ஆம் ஆண்டில் நிதிநிலை அறிக்கையில் உள்ளபடி 50 சி.சி. இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கும் வரிச்சலுகை அளித்து ஏழை மற்றும் நடுத்தர மக்களும் பயன் பெறும் வகையில் செய்துள்ளதை இந்த நேரத்திலே கூறிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். வடாற்காடு - அம்பேத்கார் மாவட்டம், செங்கை-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம், மற்றும் திருவண்ணாமலை-சம்பவராயர் மாவட்டம் ஆகிய மூன்று மாவட்டங்களிலும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த 1,013 பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதை இரண்டாகப் பிரித்து எனது தொகுதியான திருப்பத்தூரைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் டாக்டர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றை அமைக்க வேண்டும் என்ற வேண்டுகோளை இந்த நேரத்திலே வைக்க விரும்புகிறேன்.

சென்ற வாரம் மாண்புமிகு காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் ஒருவர் பேசும்போது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன; 6 மாதங்களுக்குள் இலாபம் ஈட்ட முடியவில்லை என்றால் தனியாரிடம் ஒப்படைக்க வேண்டுமென்று கூறினார். ஆனால் நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மிகவும் திறமை மிக்கவர்; ஆற்றல் உள்ளவர். 6 மாதங்களுக்குள் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் இலாபத்தில் இயங்கச் செய்து, தனியார் பேருந்துகளையும் தேசியமயமாக்குவார் என்று நான் நம்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

[திரு. ஏ.கே.சி. சுந்தரவேல்]

[1991 செப்டம்பர் 14]

திருப்பத்தூர் தொகுதியிலே நிறைய கிராமங்கள் இருக்கின்றன. 450 கிராமங்களையும் ஒரு நகரத்தையும் உள்ளடக்கியது அத்தொகுதி. ஆகவே, அந்தப் பகுதியில் குறைந்த டவுன் பஸ்கள்தான் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆகையால் என்னுடைய தொகுதிக்கு அதிகமான டவுன் பஸ்களை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் திருப்பத்தூருக்கு அருகே அண்டை மாநிலங்களான கர்நாடக, ஆந்திரா மாநிலங்களின் நகரங்களான பெங்களூர், கே.வி.எப்., குப்பம் ஆகியவை உள்ளன. அதற்கும் சரியான போக்குவரத்து வசதி இல்லை. அதையும் அரசு கவனித்து, உடனடியாக அந்த நகரங்களுக்கு திருப்பத்தூரி விருந்து பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-55

என்னுடைய திருப்பத்தூர் தொகுதியில் 2 மலைகள் உள்ளன. ஒன்று ஜவ்வாது மலை, அடுத்தது ஏலகிரி மலை. இதற்கு இதுவரை சரியான பஸ் வசதி இல்லை. சிலயிடங்களிலே உடல் நலம் இல்லாதவர்களை கட்டிலில் வைத்து டோலிகட்டி தூக்கிக்கொண்டு வருகிறார்கள். இதய தெய்வம், காவல் தெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சியில் மக்கள் துயர் துடைக்கும் வகையில் இரண்டு மலைகளுக்கும் அதிக பேருந்துகளை இயக்கவேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிராட்வேயிலிருந்து சைதாப்பேட்டைக்கு டவுன் பஸ்கள் போகின்றன. அதிலே சில பஸ்களை எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலுக்கு வந்து போக செய்யுமாறு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு கொள்கிறேன். காரணம் எங்களுடைய தொகுதி மக்கள் எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலுக்கு வருவதற்கு ஆட்டோவில் 20 ரூபாய், 25 ரூபாய் கேட்பதாக சொல்கிறார்கள். ஏழை மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். (சிரிப்பு) ஆகவே சில பஸ்களையாவது எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலுக்கு வந்து போகும்படி செய்ய வேண்டுமென்று உங்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சட்டமன்ற உறுப்பினர் விடுதிக்குள் பார்வையாளர்களுக்கு எல்லாம் வண்டி விடுவது முடியாத காரியம். அது பேரவைத் தலைவருடைய ஆளுகைக்கு உட்பட்டு இருக்கின்ற பகுதி. அதற்குள் எல்லாம் பொதுப் பேருந்துகளை விடுமாறு கேட்கவேண்டாம், (சிரிப்பு) அடுத்து, திரு. டி. சுதர்சனம்,

1991 செப்டம்பர் 14]

\*திரு. டி. சுதர்சனம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டு இருக்கிற போக்குவரத்துத் துறை மானிய கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நன்றியை தெரிவித்துக் கொண்டு என் உரையைத் துவக்குகின்றேன்.

தமிழகத்தின் நிதி அமைச்சர் டாக்டர் நாவலர் அவர்கள் 56 கோடி ரூபாய் நிகர நஷ்டத்தில் போக்குவரத்துத் துறை போய் கொண்டிருக்கிறது; என்கேயோ வரி போட்டு இதிலே செலவழிக்க வேண்டியிருக்கிறது என்ற தன்னுடைய ஆதங்கத்தை இங்கே வெளிப்படுத்தினார்கள். 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே 13 ஆயிரம் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அப்படி நாம் கணக்குப் பார்த்தால் ஒரு பஸ்ஸுக்கு 45 ஆயிரம் ரூபாய்தான் ஆண்டு ஒன்றுக்கு நஷ்டம் வருகிறது. இந்த நஷ்டத்தை சரி செய்வது ஒன்றும் பெரிய காரியம் அல்ல. 5 பஸ்கள் வைத்துள்ள தனியார் நல்ல லாபத்தோடு நடத்துகிறார்கள். ஆனால் இவ்வளவு வண்டிகளை வைத்துள்ள அரசு நஷ்டத்திலே இயங்குவதற்கு என்ன காரணம் என்று சொன்னால் நிர்வாகத்திலே ஏதோ தவறு இருக்கிறது. இந்த நிர்வாகச் சீர்கேட்டை மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்திலே சரி செய்யாவிட்டால் வேறு எப்போது சரி செய்வது. இதற்கு மிக சுறுசுறுப்பான மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் முழு முயற்சி எடுக்கவேண்டுமென்று இந்த நல்ல நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த நஷ்டத்தை தவிர்ப்பதற்கு சில யோசனைகளைக் கூற விரும்புகிறேன். ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் என்று அமைக்க வேண்டும். ஒவ்வொரு 100 பஸ்ஸுக்கும் ஒரு சிறந்த அதிகாரி நியமிக்கவேண்டும். அதிலே ஓட்டுநர்களை மட்டும், நடத்துனர்களையும் தொழில் வல்லுனர்கள் இருவரையும் சேர்த்து ஒரு கமிட்டி அமைத்து ஒவ்வொரு பஸ்ஸும் மாதம் ஒன்றுக்கு எத்தனை கிலோ மீட்டர் ஓடியது, டிக்கட் மூலம் எவ்வளவு வசூல் ஆகியது; டீசல், ஆயில், டயர், பேட்டரி ஆகியவற்றுக்கு செலவு எவ்வளவு; நிகர லாபம் எவ்வளவு; நஷ்டம் எவ்வளவு என்று தனித்தனியாகக் கணக்கு எடுக்கவேண்டும். எந்த எந்த வழித்தடங்களில் லாபம் சம்பாதிக்கவில்லையோ அவைகளை லாபத்தில் எப்படி இயக்கி வைப்பது என்பதைப் பற்றி ஆலோசிக்க வேண்டும். முந்தைய ஆட்சியில் உதிரி பாயங்கள் எல்லாம் தரம் இல்லாதவற்றையும், இரட்டை விலைக் கொடுத்தும் வாங்கியதாக அறிகிறேன். தமிழக முதலமைச்சர் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிக்காலத்தில் தரம் உள்ள உதிரி பாகங்களை, தரம் உள்ளவர்களிடம் நியாய விலைக்கு வாங்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.



[திரு. டி. சுதர்சனம்]

[1991 செப்டம்பர் 14]

மேலும் இந்த உதிரி பாகங்களும் டயர்களும் திருடு போகாமல் கண்காணிக்கவேண்டும். ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் நிர்வாக இயக்குநர்களாக பஸ் துறையிலே அனுபவம் படைத்தவர்களையோ, அல்லது சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையோ நியமித்து அவர்களின் ஆலோசனைகளைப் பெற வேண்டும். லாபம் ஈட்டித் தரும் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அந்த லாபத்தில் 25 சதவீதம் போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களுக்கு போனஸ் பங்கிட்டுத் தரவேண்டும்.

புதிதாக துவக்குகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு தமிழகத்திலே இருந்து சுதந்திரப் போராட்டக் காலத்திலே பங்கு கொண்ட பாரதியார், முதலிநர் ராஜாஜி, செக்கிழத்த செம்மல் சிதம்பரனார், பெருந்தலைவர் காமராஜர், அன்னை இந்திரா காந்தி ஆகியோர் பெயர்களைச் சூட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடந்த கால ஆட்சியில் தனிப்பட்ட பஸ் உரிமையாளர்கள், அரசு பஸ்களை அடுத்து அடுத்து போகும்படி செய்து அவர்கள் பஸ்களை மட்டும் நேரப்படி ஓடச் செய்து அரசு போக்குவரத்துத் துறைக்கு பெரிய நஷ்டத்தை ஏற்படுத்தினார்கள். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டும் என்றால் இன்றும் கூட என்னுடைய தொகுதியான பூவிருந்தவல்லியிலிருந்து ஆவடி, அம்பத்தூர் செல்லும் அரசு பஸ்கள் ½ மணி நேரத்திற்குள் 3 அல்லது 4 பஸ்கள் செல்லுகின்றன. அடுத்த ஒரு மணி நேரத்திற்கு அரசு பஸ்கள் போவது இல்லை.

பிற்பகல் 1-00

இடைப்பட்ட நேரத்தில் தனியார் பஸ்கள் பயணிகளை வெள்ளமென ஏற்றிக்கொண்டு செல்கின்றன. இலியாவது முறையான நேரத்திற்கு அரசு பஸ்களை ஓட்ட இந்த அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னை மாநகரத்திலே அதிகமான விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. இதற்கு என்ன காரணம் என்றால், ஓட்டுநர்களின் பொறுப்பின்மையும், வண்டிகளுக்கு சரியான பராமரிப்பின்மையும்தான். சென்னை நகரிலே 4 மண்டல போக்குவரத்து அலுவலகங்களும், செங்கை-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்திலே ஒரு போக்குவரத்து அலுவலகமும் உள்ளன. வாகன ஆய்வாளர்கள் அலுவலகங்கள் பல இடங்களிலே உள்ளன. இதில் நடைபெறும் ஊழல்கள் சொல்லி முடியாது. வண்டி ஓட்டத் தெரியாதவர்களுக்கு எல்லாம் லைசன்ஸ் தருகிறார்கள். பல இடங்களுக்கு திடீர் விஜயம் செய்யும் நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மண்டல போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் திடீர் விஜயம் செய்து ஊழல் அதிகாரிகளையும் அவர்களுக்கு உறுதுணையாக உள்ள இடைத்தரகர்களையும் கண்டுபிடித்து, சென்னை நகரிலே பெருகிலரும்

1991 செப்டம்பர் 14]

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

விபத்துக்களைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை விடுகிறேன். மேலும் கன்னியாகுமரியிலே உள்ள விவேகானந்தா பாறைக்குச் செல்ல சுற்றுலா பயணிகளுக்கு வசதியாக, பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டு படகுகளை அமர்த்தியுள்ளது. உல்லாசப் பயணிகள் நன்கு அனுபவிக்கும் வகையிலே, மேலும் சென்னையிலிருந்து மாமல்லபுரம் செல்ல இரண்டு சிறிய படகுகளைப் பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் விடுவதற்கு அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்ற வேண்டுகோளையும் விடுக்கிறேன். புதிதாகத் துவங்கவிருக்கும் டைசென்னை அனல் மின்சார நிலையத்திற்கும், தூத்துக்குடி அனல் மின்சார நிலையத்திற்கும், தூத்துவர இன்னும் இரண்டு சரக்குக் கப்பல்களை வாங்கவும் பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் முனைய வேண்டுமென்று வேண்டுகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையும் நெடுஞ்சாலைத் துறையும் ஒரே அமைச்சரிடம் இருக்க வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை மாண்புமிகு தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு விடுக்கிறேன். அப்படியிருந்தால்தான், எந்தெந்த சாலைகள் சரியில்லை என்று சரிபார்த்து, சரி செய்ய முடியும். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இலவச பஸ் பாஸ் வழங்கும் திட்டத்தில் உண்டாகும் நஷ்டத்தை சம்பந்தப்பட்ட இலாக்காவிடம் பெற வேண்டும்.

சென்னை நகரத்திலே ஓடும் ஆட்டோக்களுக்கு கட்டணம் உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். ஆனால் பல ஆட்டோ டிரைவர்கள் பொதுமக்களிடம் அதிக பணம் கேட்கிறார்கள். தமிழக அரசு உடனடியாக எல்லா ஆட்டோக்களுக்கும் கம்ப்யூட்டர் மீட்டர்களைப் பொருத்துமாறு ஆணையிட வேண்டுகிறேன்.

ஆம்னி பஸ்களுக்கு, இருக்கை ஒன்றுக்கு 2 ஆயிரம் ரூபாய் வரி என்று முன்பிருந்த அரசு போட்டது. அதற்குப் பிறகு அது நீதிமன்றத்திலே 1,500 ரூபாயாக குறைந்து, இப்போது தமிழக அரசு 500 ரூபாயாக குறைக்கிறது. இந்த நல்ல செய்தியை வரவேற்கின்ற இந்த நேரத்திலே, கடந்த காலத்திலே ஒரே பர்மிட்டில், ஒரே எண்கொண்ட இரண்டு மூன்று பஸ்கள் ஓடின. அப்படி இப்போதும் நடைபெற்றால் அந்த பஸ்களை பறிமுதல் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக் காலத்திலே அகில இந்திய சுற்றுலா ஊர்தியும் மாநில ஒப்பந்த ஊர்தியும் தனித்தனியாக பிரித்து வைத்திருந்தார்கள். அவருடைய ஆட்சிக்காலத்தில் அகில இந்திய சுற்றுலா ஊர்திக்கு காலாண்டுக்கு வரி குறைவாகவும், சுமார் ரூபாய் 140 இருந்தது. மாநில ஒப்பந்த வாகனங்களுக்கு காலாண்டுக்கு வரி ரூபாய் 320 ஆகவும் வசூலித்தார்கள். தி.மு.க. அரசு இந்த இரண்டையும் ஒன்றாகச் சேர்த்து விட்டார்கள். மாண்புமிகு போக்கு

[திரு. டி. சுதர்சனம்] 1991 செப்டம்பர் 14

வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக்காலத்தில் இருந்ததைப்போல தனித்தனியாகப் பிரித்து, வரி வசூல் செய்ய வேண்டுமென்று வேண்டுகிறேன். அதேபோல, தி.மு.க. அரசு பல மாநிலங்களில் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட 'ரிசிப்ரோகல்' ஒப்பந்தத்தை ரத்து செய்தது. அதனால் அதிகம் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் பாண்டிச்சேரியிலும் தமிழகத்திலும் உள்ள அகில இந்திய சுற்றுலா நடத்துனர்கள் தான். இந்த ஆணையை உடனே தமிழக அரசு நீக்கவேண்டுமென்று வேண்டுகோளை விடுக்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியான பூவிருந்தவல்லியும் நண்பர் சிங்காரம் அவர்கள் இருக்கின்ற பேராவூரணி தொகுதியிலும் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே நிறுத்தப்பட்ட பஸ்களை உடனே ஓடச் செய்ய வேண்டும். இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பூந்தமல்லிக்கும் பேராவூரணிக்கும் இணைத்து ஒரே பஸ் போகாது. (சிரிப்பு) இரண்டு பேரும் பக்கத்து, பக்கத்திலே இருக்கிற காரணத்தால் பேருந்தையும் இணைக்க வேண்டுமென்று சொல்லக்கூடாது.

திரு. டி. சுதர்சனம் : தற்போது 50 சி.சி. இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு வரி விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது. அதை 70 சி.சி-யாக உயர்த்தி, சாலை வரியிலேயிருந்து விலக்கு அளிப்பதன் மூலமாக கிராமப்புற விவசாயிகளும் புறநகர் பகுதிகளிலே வாழும் மக்களும் பயனடைவார்கள். அதற்காக இந்தச் சட்டமன்றக் கூட்டத்திலேயே ஒரு மசோதாவைக் கொண்டு வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் தனித்தனியாக இலவச பஸ் பாஸ் வழங்குவதை விடுத்து அனைத்து கழகங்களுக்கும் ஒரே பஸ் பாஸாக வழங்கிடவேண்டுமென்று கேட்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேச வாய்ப்பளித்த மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து, விடைபெறுகிறேன், வணக்கம்.

பிற்பகல் 1-05

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

\*மாண்புமிகு திரு. கே.ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் தலைவரவர்களே, பல்வேறு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களை வழங்கியிருக்கிறார்கள். நம்முடைய தமிழகத்தின் தன்னிகரில்லாத தலைவி

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

யாக, அவர் இதே சட்டமன்றத்தில் சிந்திய கண்ணீரின் அடிப்படையில் தமிழகத்திலே ஒரு மாற்றத்தை இன்றைக்குத் தமிழ் மக்களால் உருவாக்கப்பட்டு, நீதி வழங்கப்பட்டு, தமிழகத்தின் ஒப்பற்றத் தலைவியாக நீதிதேவதை, தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிப் பீடத்திலே அமர்ந்திருக்கின்ற நேரத்தில் அவருடைய நல்லாசியோடு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் பொறுப்பைத் தந்தமைக்கு அவர்களுடைய பொற்பாதங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்து என் உரையைத் துவங்க விழைகின்றேன்.

இங்கே பல்வேறு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சிறந்த கருத்துக்களை வழங்கினார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கின்ற பல்வேறு நடைமுறைச் சிக்கல்களை இங்கே கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். அதேபோல, பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்றும் கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதே நேரத்தில், அந்த நஷ்டத்தை நாம் எப்படிச் சூடு கட்ட வேண்டுமென்ற ஆலோசனையை மட்டும் அவர்கள் சொல்லவில்லை. அதை இங்கே குறிப்பிடுகிறபொழுது நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு எதனால் நஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதை உங்களுக்குச் சுட்டிக்காட்டுவது கடமை என்று நான் கருதுகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமிழகத்திலே மூலை முடுக்குகளிலே பேருந்துகளை இன்றைக்கு விட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. குறிப்பாக, தனியார் பேருந்துகளுக்கும், போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பேருந்துகளுக்கும் வித்தியாசம், இருக்கின்றன. சரியான பாதைகள் இல்லாத இடங்களிலே நீங்கள் பேருந்து விட வேண்டுமென்று எடுத்துச் சொல்கிற பொழுது, அந்தப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு, எந்த நாட்கள் அங்கே இயக்கப்பட வேண்டுமென்று நீங்கள் கருதுகிற நேரத்தில், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள்—அதே நேரத்தில், பொதுமக்களுடைய கருத்துக்களை ஏற்று, பேருந்துகளை நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம்.

அதே அடிப்படையில் தனியார்கள் இன்றைக்குப் பேருந்துக் கழகங்களிலே எவ்வளவு நகரப் பேருந்துகளை இயக்குகிறார்கள் என்று சொன்னால், அதை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற பொழுது, தனியாருக்கும், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருக்கின்ற நகரப் பேருந்துகளுக்கும் இருக்கின்ற வித்தியாசம், தனியார் இன்றைக்கு 5,000 பேருந்துகள் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், 1,500 பேருந்துகள்தான் தனியார்கள் நகரப் பேருந்துகளாக இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்த வரையிலும், 13,500-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளை நாம்

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

இன்றைக்கு இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். இயக்குகிற நேரத்தில் ஏறத்தாழ 7,000 பேருந்துகளை நகரப் பேருந்துகளாக வே நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். எனவே, அதிலே ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்திற்குக் காரணம், கூடுதலாக 51 சதவீதம் பேருந்துகள் நகரப் பேருந்துகளாக இயக்குகின்ற காரணத்தாலும், நகரப் பேருந்துகளிலே குறைந்த கட்டணத்திலே மக்கள் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்கிறார்கள் என்ற அடிப்படையில் பேருந்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு நஷ்டத்திலே ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிற நிலையை நாம் கண்டாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இதற்கு முன்னாலே உரையாற்றுகின்ற நேரத்தில் ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரும் தங்களுடைய கருத்துக்களை இங்கே கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். காங்கிரஸ் சட்டமன்ற உறுப்பினர் பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபொழுது, சில கணக்குகளைக் கோடிட்டுக் காட்டினார்கள்.

தனியாருக்கும் நமக்கும் இருக்கின்ற வித்தியாசங்களைக் கோடிட்டுக் காட்டுகிறபொழுது, தனியார்கள் பேருந்துகளை இயக்குகின்றபொழுது இரண்டு பேருந்துகளை வைத்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், அந்த இரண்டு பேருந்துகளுக்கு அவர்கள் இரண்டு ஓட்டுநர்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்; இரண்டு நடத்துனர்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய தொழிலாளர் சட்டத்தில் ஒரு பேருந்து இயக்க வேண்டுமென்றால் 7½ பேர் வேண்டுமென்று சட்டங்கள் வகுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. ஆகவே, 7½ பேர்களை வைத்துக் கொண்டு பேருந்துகளை இயக்குவதில் செலவுகள் கூடுதலாகிறது. தனியார்கள் இரண்டே பேர்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கலாம்.

அதேபோல, பேருந்துக் கழகங்களிலே, இங்கே பணிமனைக்குச் சென்று, அந்தப் பேருந்துகளை நாம் பணிமனையிலே பழுது பார்க்கின்ற நேரத்தில் நாம் படித்துப் பயிற்சி பெற்ற தேர்ச்சியாளர்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். டெக்னிக்கல் குவாலிபிகேஷன் உள்ளவர்களைத்தான் நாம் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் தனியார், யாரை வைத்து வேண்டுமானாலும் அவர்கள் பணிமனைகளில் அவர்கள் ஏற்படுகின்ற அந்தப் பழுதுகளை ரிப்பேர் செய்து கொள்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது.

ஆகவே, இதுபோன்ற பல்வேறு சிக்கல்கள் இருக்கின்ற காரணத்தினால்தான் பேருந்துக் கழகங்களுக்கும் அவர்களுக்கும் இருக்கின்ற இலாப நட்ட ஈடுபாடுகள் இருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

நம்முடைய பேருந்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் இங்கே குறிப்பிடுகின்ற நேரத்தில் இங்கே ஒவ்வொருவரும் தங்களுடைய கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். நம்முடைய மாண்புமிகு பண்டுட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் இங்கே குறிப்பிடுகிறபொழுது சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். இங்கே பேருந்துக் கழகத்தில் கட்டணங்களை உயர்த்தக் கூடாது என்ற கருத்தையும் சொன்னார்கள். நல்ல கருத்தைச் சொல்லியிருக்கின்றார்கள். உயர்த்தக் கூடாதுதான். ஆனால் இந்தப் பேருந்துக் கழகம் இன்றைக்கு நஷ்டத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்ற நேரத்தில், இந்த வருமானத்தைப் பெருக்குவதற்கு ஏதாவது ஆலோசனை சொல்வாரா என்று நான் கருதினேன். ஆனால் எந்த ஆலோசனையையும் அவர் சொல்லவில்லை.

பிற்பகல் 1-10

அதைத்தான் இன்றைக்கு எண்ணிப் பார்க்கிறேன். வருமானத்தைப் பெருக்குவதற்கு என்ன வழி இருக்கிறது. பேருந்துக் கழகத்திலே என்பதை அவர் சுட்டிக்காட்டியிருந்தால் நன்றாக இருந்திருக்கும்.

அதைப்போல, சில புள்ளி விவரக் கணக்கைச் சொல்கிற போது, 'ஆம்னி பஸ்ஸைக்' குறிப்பிட்டார்கள்; அதேபோல், பஸ் கட்டணம் உயர்த்தக் கூடாது என்று குறிப்பிட்டார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செலவுகளைக் குறைக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். பல்லவன் கழகத்திலே இருக்கிற நஷ்டத்தை ஈடுகட்ட வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். இதையெல்லாம் நாம் கருத்திலே கொள்கிறபோது, இந்தப் பேருந்து கழகங்களிலே நாம் எதற்காக இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை நீண்ட நெடுங்காலமாக நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது, போக்குவரத்துக் கழகங்களால்தான், கிராமப் புறங்களிலே இருக்கிற மக்களுக்கு, அவர்களுடைய தேவையை பூர்த்தி செய்ய முடியும் என்ற நிலையை நாம் உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். தனியாரிடத்திலே பேருந்துகளை விடுகிற நேரத்தில், அந்தத் தனியார்கள் தங்களுடைய பேருந்துகளை கிராமங்களிலே முதலிலே இயக்குவார்கள், அவ்வாறு இயக்குகிற நேரத்திலே, ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குப் பிறகு, சட்டங்கள் வலிமையை செய்கின்ற காரணத்தினாலே, அந்தக் கிராமங்களிலே பேருந்துகளை இயக்குவதை நிறுத்தி விட்டு நேரடியாக நகரப் பேருந்துகளாக இயக்கிக் கொண்டிருக்கிற காட்சியை நாம் இன்றைக்குப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே, அந்த நிலைமையெல்லாம் தனியாருக்கு இருக்கிற காரணத்தினாலேதான், பேருந்து கழகங்களிலே போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையிலே, கிராமங்கள் அத்தனையையும், நகரங்களாக மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டுமென்ற அடிப்படையில், நம்முடைய தமிழ்நாட்டின் ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கிற புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இன்றைக்குக் கருதிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இங்கே



[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிறபோது, ஒவ்வொரு சட்ட மன்ற உறுப்பினரும் குறிப்பிட்டார்கள். கிராமங்களுக்கு பேருந்துகளை விட வேண்டும்; கிராமங்களிலே கூடுதலான பேருந்துகளை அங்கே பயணம் செய்கின்ற பயணிகளுக்கு 'அடிஷனல் சிங்கிள்' என்று சொல்கிற கூடுதல் நடையில், பேருந்துகள் விடப்பட வேண்டுமென்றெல்லாம் குறிப்பிட்டு இருக்கிறீர்கள். குறிப்பாக, அதை எண்ணிப் பார்க்கிறபோது, பேருந்துகள் அதிகமாக விடவேண்டுமென்ற எண்ணம் மக்களிடத்திலே இருக்கிறது. பேருந்துகள் அழகானப் பேருந்துகளாக விட வேண்டுமென்று நீங்கள் கருதுகிறீர்கள். அழகான பேருந்துகள் மட்டுமல்ல, இங்கே இருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிறபோது, நம்முடைய நகரப் பேருந்துகளாகவே அவை அத்தனையும் இருக்க வேண்டுமென்று கருதுகிறீர்கள். 30 கிலோ மீட்டர் இருப்பதிலே நஷ்டம் ஏற்படுகிற நேரத்திலே கூட, அதை 35 கிலோ மீட்டராக நீட்டித்துத் தர வேண்டுமென்று மக்கள் விரும்புகிறார்கள். அதை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாகிய நீங்கள் வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். அதே அடிப்படையில், கிராமங்களிலே பேருந்துகள் இல்லாத கிராமங்கள் இத்தனை இத்தனை என்று இன்றைக்கு இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலேதான், நம்முடைய தமிழகத்தின் முதலமைச்சர் அவர்கள் தேர்தல் அறிக்கையின் நேரத்திலே குறிப்பிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். பாதை வசதி செய்திருக்கின்ற ஆயிரம் பேர் இருக்கிற கிராமங்களுக்கு ஒரே ஒரு ஆண்டு காலத்திலே, நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கிற புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியில் பேருந்துகள் விடப்படும் என்ற உத்தரவாதத்தை நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். குறிப்பாக, பேருந்து கழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலே, இங்கே சில உறுப்பினர்கள் சில குறிப்புகளைக் கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். சில நண்பர்கள் ஒவ்வொருவரும் ஒவ்வொரு கருத்தைக் கோடிட்டுக் காட்டி அதாவது பணிமனைகள் திறக்கப்பட வேண்டும்; பேருந்து வசதிகளை வேண்டும்; அதே நேரத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு பாதுகாப்பு தரப்பட வேண்டும்; தொழிலாளர்களுக்கு சீருடைகள் வழங்கப்பட வேண்டும்; காலணிகள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்றெல்லாம் இங்கே இருக்கிற கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சார்ந்த நண்பர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். அதேபோல், தொழிலாளர் இயக்கங்களுக்கு வேண்டிய உதவி செய்ய வேண்டும்; போனஸ் பற்றி சொல்லும்போது, 60 ஆயிரம் ரூபாய் என்றெல்லாம் குறிப்பிட்டுக் காட்டி, பல கருத்துக்களை இங்கேயுள்ள கம்யூனிஸ்ட் கட்சி நண்பர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆட்சியிலே பேருந்துக் கழகங்கள் சிறப்பான முறையில் இயங்கப்பட வேண்டும் என்பது அவர்களுடைய கருத்து. முன்னாலே, இருந்த அரசாங்கம். தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையிலே வலிமையாக இருந்து, அது இன்றைக்கு உச்ச நீதிமன்றத்திலே அதன் பேரில் வழக்குகள் தொடரப்பட்டு, அந்த வழக்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

குகள் நிலுவையில் இருந்து கொண்டிருக்கிற காரணத்தினால் அதற்குள்ளே நான் செல்லாமல், அவர்கள் அங்கே முதலிலே கூட்டப்பட்டிருக்கிற கூட்டத்தில் செயலாளரை அழைத்து வைத்துப் பேசுகிற நேரத்தில், அது அப்போது விவாதத்திற்கு வருகிற நேரத்தில், இன்றைக்கு இருக்கிற நிலைமை அப்படியே நீடிக்கும் என்ற கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார். தனியார் பேருந்துகளும் இருக்கும். அதே நேரத்தில், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இயக்கப்படுகிற பேருந்துகளும் சிறப்பான முறையில் இயக்குவதற்கு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும் என்றும் அன்றைக்கு குறிப்பிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார். அந்த அடிப்படையிலே, நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களின் எண்ணங்களை நாம் எண்ணிப் பார்க்கிறோம். சில கவிஞர்கள் சொன்னதைப் போல, — நான் இவ்வாறு குறிப்பிடுகிற நேரத்தில் — ஒரு கருத்தை சொல்கிறார்: 'முயல் உயிருக்காக ஓடுகிறது: நாய் பசிக்காகத் துரத்துகிறது. ஏழை பசிக்காக ஓடுகிறான்: பணக்காரன் தன் வசதிக்காக அவனை துரத்துகிறான்' என்ற நிலைமையை மாற்றி, அந்த தத்துவத்திற்கே — இன்றைக்கு பணக்காரர்களை எல்லாம் — அந்த நிலைமையெல்லாம் மாற்றுகிற வகையிலே ஏழை தொழிலாளர்களாக இருக்கிற தொழிலாளர் வர்க்கத்தினுடைய கண்ணீரைத் துடைக்கின்ற வகையிலே, 'சொல்வதைத்தான் செய்லோம்; செய்வதைத்தான் சொல்லோம்' என்று வாயளவிலே டேசிச் கொண்டிருந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சித் காலத்திலே, 1—9—1989-ஆம் தேதி அன்று 40 ஆயிரம் ரூபாய் இறந்த தொழிலாளர் குடும்பத்திற்கு வழங்கப்படும் என்று சொன்னார்கள், அதை மாற்றி செயலாக்கி இருப்பவர், தமிழகத்தின் முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள்தான் என்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். (மேசைடைத் தட்டும் ஒலி) 1—8—1991 அன்று புரட்சித் தலைவியினுடைய திருக்கரங்களால் அவர்களுக்கு வழங்கலாம் என்ற உத்தரவை வழங்கியிருக்கிறார்கள். ஆக, அப்படி பார்க்கிற போது, 838 தொழிலாளர்களுடைய குடும்பங்கள் கண்ணீரால் அழுது கொண்டிருக்கிற நிலைமையை மாற்றி, இன்றைக்கு அந்தக் குடும்பங்களுக்கு கூடுதலாக 20 ஆயிரம் ரூபாய் வழங்குகிற நிலைமையை நாம் கண்கூடாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

பிற்பகல் 1-15

அதோடு மட்டுமல்லாமல், தொழிலாளர்கள் வாழ வேண்டுமென்பதற்காக 5 ரூபாய் அவர்களுடைய ஊதியத்திலிருந்து பிடித்து, அவர்களுக்கு 60,000 ரூபாய் வழங்கலாம் என்று, இந்தியத் திருநாட்டிலே எந்த ஒரு முதலமைச்சரும் வழங்காத அளவிற்கு நம்முடைய முதல் அமைச்சர் அவர்கள் வழங்கியிருக்கிறார்கள் என்பதை எண்ணிப் பார்க்க நாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

ருக்கிறோம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). ஆகவே, தொழிலாளர்கள் ஒரு புறம் வாழ வேண்டும் என்பதும், அதே நேரத்தில், கிராமங்களிலே இருக்கிற மக்கள் நகரங்களுக்கு வருவதற்கு நல்ல பேருந்துகளைப் பெறவேண்டும்மென்ற அடிப்படையிலே நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் திட்டங்களை வகுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அந்த அடிப்படையிலே, போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்த வரையிலும், நல்ல பல திட்டங்களை நிறைவேற்றுகின்ற வகையில், உங்களுடைய நல்ல ஆலோசனைகளை ஏற்று, சிறப்பான முறையிலே, தமிழகத்திலே இயங்குவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

உறுப்பினர் பெருமக்கள் சொல்லியிருக்கின்ற அத்தனை கருத்திற்கும் பதிலுரை அளிக்க வேண்டுமென்று நீங்கள் கருதினாலும், காலத்தின் நிலை கருதி, மாலையிலே கூட்டம் இருக்கின்ற காரணத்தினாலும், அன்பிற்குரிய நண்பர்களுக்குச் சொல்லிக் கொள்வது என்ன வென்றால், கேட்கப்பட்டிருக்கின்ற கோரிக்கைகள் அனைத்தையும் அரசு பரிசீலிக்கும். நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல, நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவராக இருக்கிற நம்முடைய தமிழகத்தின் முதல்வர் அவர்கள் சொன்னதை நாம் சற்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். இங்கே நண்பர்களும் இரண்டரை ஆண்டு காலம் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே இருந்திருக்கிற நேரத்தில் ஏதாவது ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து, கூடுதலாகப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றை உருவாக்கியிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. இரண்டரை ஆண்டு காலத்தில் இல்லாமல் 80 நாட்கள் தான் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சி பீடத்திலே அமர்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை நாம் இன்றைக்கு எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். 'நல்லதைப் பார்த்தால் தான் நல்லதைச் செய்ய முடியும்; நல்லதைச் செய்தால்தான் நல்லதை நினைக்க முடியும்; நல்லதை நினைத்தால் தான் நல்லதைப் பேசமுடியும்; நல்லதைப் பேசினால்தான் நல்லதைச் செய்ய முடியும்' என்ற தத்துவத்தை நிறைவேற்றுகின்றவர் நம்முடைய தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் என்பதை நாம் இன்றைக்கு எண்ணிப் பார்க்கிறோம். அந்தப் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியிலேதான் இன்றைக்குத் 'தில்லை நாயகம் குழுவின்' பரிந்துரையை ஏற்று, தந்தை பெரியார் மற்றும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் இரண்டும் சேர்த்து மூன்றாகப் பிரிக்கப்படும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். வழித்தடங்கள் சிலவற்றைப் பிரித்து நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவராக இருந்த நம்

[1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

முடைய புரட்சித் தலைவர் மாவட்டம் எனக் காஞ்சிபுரத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு, இதை புரட்சித் தலைவர் எம். ஜி. ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றை உருவாக்குவதற்கு, அவருடைய தொற்கரங்களால் இன்றைக்கு அனுமதி வழங்கியிருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே, நம்முடைய அரசைப் பொறுத்த வரையிலும், நல்ல பல திட்டங்களை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்பதற்கு வேகமாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டு இருக்கிறது.

அதே போல, பயணிகள் நலனைக் கருத்திற் கொண்டு, நெடுந் தொலைவிலிருந்து பயணம் செய்கின்றவர்கள் தங்குவதற்கோ, ஓய்வு எடுப்பதற்கோ வசதி வாய்ப்பு இல்லை என்ற நிலையை மாற்றி, நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே பல்வேறு இடங்களில், குறிப்பாகப் பயணம் செய்கின்றவர்கள் கன்னியாகுமரியில் ருந்து சென்னைக்கு வருகின்றார்கள் என்று சொன்னால், தொலை தூரத்திலிருந்து பயணம் செய்கின்றவர்களுடைய நலனைக் கருதி, 100 அல்லது 50 கிலோ மீட்டருக்கு ஒரு இடத்தில் அவர்கள் இளைப்பாறுவதற்கு அங்கே அறைகள் அமைக்கப்பட்டு, சுகாதார முறையில் சிற்றுண்டிகள் வழங்குவதற்காக அங்கே 'ஹோட்டல்' கட்டுவதற்காக நம்முடைய அரசு விரைவாக நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறது. அந்த அடிப்படையில், நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியில் மிக விரைவிலே, வருகின்ற ஆண்டிலே நான்கு இடங்களிலே அது துவங்கப்படும் என்பதையும் இந்த நேரத்திலே நான் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போல, நம்முடைய நண்பர்கள் எடுத்துக் கூறியதைப் போல, 1000 பேர்கள் இருக்கின்ற இடங்களுக்குப் பேருந்துகள் விடப்படும். அதே போல நண்பர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல பல்வேறு திட்டங்களை நாம் எண்ணிப்பார்க்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். தொழிலாளர் வர்க்கம் வாழ வேண்டுமென்பதற்காக இன்றைக்கு விபத்து இல்லாமல், ஓர் ஆண்டு காலத்தில், பேருந்து ஓட்டுநர்கள் ஓட்டினார்கள் என்றால் அவர்களுக்கு அளிக்கப்படுகின்ற 'ஊக்கத் தொகை' இந்த ஆண்டிலிருந்து கூடுதலாக 50 ரூபாய் வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற உத்தரவை நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, தொழிலாளர் வர்க்கத்தைப் பொறுத்த வரையிலும் அவர்கள் ஓட்டுகின்ற காலத்தில் எந்த விபத்தும் இல்லாமல் ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநர்களுக்கு அந்த 50 ரூபாய் கூடுதலாக வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற எண்ணம் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்குத்தான் இன்றைக்கு வந்திருக்கிறதே தவிர, எந்த மாநிலத்திலும் அது இல்லை.

அதே போல, வீட்டு வசதியைப் பொறுத்த வரையிலும், தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டுவசதியைச் செய்துதரவேண்டுமென்ற அடிப்படையில் நம்முடைய ஒப்பற்ற புரட்சித் தலைவி

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

அவர்கள் ஒரு கோடி ரூபாய் அளவில் ஒரு சுழல் நிதியை போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் உருவாக்கி அந்நிதியிலிருந்து தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக முன்யணமாக வழங்கப் பெற தேவையான நடவடிக்கையினை மேற்கொள்ள அனுமதி தந்திருக்கிறார்கள்.

பிற்பகல் 1-20

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்பற்றி உங்களுக்குத் தெரியும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வி. ஜே. என்ற பேருந்துகள் இயங்கிக்கொண்டிருந்த காலம் இருந்தது. அதை இப்போது ஏ. பி. என்று மாற்றி இருக்கிறார்கள். அதை மாற்றி வருகிற 20-ஆம் தேதியிலிருந்து ஜே. ஆர். என்ற பேருந்துகள் இயக்கப்படும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

இங்கே இருக்கின்ற அன்புக்குரிய நண்பர்கள், பல குறிப்புகளைக் கோட்டுக் காட்டினார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இங்கே பேசுகிறபோது இன்றைய மோட்டார் வாகனச் சட்டங்களிலே சில சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலே பல்வேறு ஊழல்கள் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன என்றும் குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள். அதைக் குறைக்கிற வகையில் — நியாய விலைக் கடையிலே சென்று நாம் கேட்கிற போது ஆயிரம் பேர் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் ஒரு நியாய விலைக் கடையை உருவாக்குகிறோம் — ஆனால் இன்றைக்கு இதை யாரும் எண்ணிப் பார்த்திருக்கிறார்களா என்று சொன்னால், இதுவரையில் தமிழகத்தில் யாரும் எண்ணிப் பார்த்திடாத நிலையில் 10,000 வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டால் உடனடியாக மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பிரகாரம் ஒரு பூனிட் ஆபிஸ் உருவாக்கப்பட வேண்டும் என்று சொல்ல புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆணை வழங்கி இருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி.) இதுவரையில் எந்த அரசாங்கமும் அதை வழங்கவில்லை. 10,000 மோட்டார் வாகனங்கள் அங்கே பதிவு செய்யப்பட்டால் அந்த இடத்தில் உடனடியாக, பதிவு செய்பவர்கள் தங்களுடைய பணிகளைச் சிறப்பான முறையில் செய்வதற்காக ஒரு புதிய திட்டத்தை முதன் முதலில் தமிழகத்தில் உருவாக்கியவர்கள் நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவி புரட்சித் தலைவி அவர்கள்தான் என்பதை இன்றைக்கு எடுத்துக்காட்ட நான் விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோல் வட்டார அலுவலகங்கள், நாம் எண்ணிப் பார்க்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். எத்தனையோ வட்டார அலுவலகங்கள் வாடகைக் கட்டடத்தில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

டிருக்கின்றன. வாடகைக் கட்டிடங்களில் மட்டுமல்ல, தூர தொலைவிலே இருக்கிறபோது சாலை வசதிகூட இல்லாத இடங்களில் எல்லாம் உள்ள வாடகைக் கட்டிடங்களில் அவற்றை அமைத்துக்கொள்வதன் வாயிலாக அங்கே ஓட்டுநர்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் பல்வேறு இடர்பாடுகள் ஏற்படுகின்றன; எஃ.பி.சிக்கு செல்பவர்களுக்கு இடர்பாடுகள் ஏற்படுகின்றன என்ற அடிப்படையில் வருகிற 8-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் அனைத்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் அரசாங்கம் கட்டிடம் கட்டித்தரப்படும் என்ற உத்தரவாதத்தை இந்த ஒப்புற்றத்தலைவி புரட்சித் தலைவி அவர்கள் வழங்கி இருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி.)

அதேபோல் 9-வது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் அனைத்து யூனிட் அலுவலகத்திற்கும் அரசாங்கக் கட்டிடம் கட்டித் தரப்படும் என்ற உத்தரவை இந்திய திருநாட்டில் முதன்முதல் வழங்கியவர்கள் தான் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி.)

அதேபோல் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் பதவி 39 காலியாக இருக்கின்றன. இங்கே குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிற போது பல தவறுகள் நடைபெறுகின்றன என்று சொன்னார்கள். வேலைப் பளு தான் பல தவறுகளை ஏற்படுவதற்குக் காரணமாக அமைந்துகொண்டிருக்கின்றன. 39 வாகன ஆய்வாளர்கள் தேர்வு செய்யப்பட வேண்டும் என்று சொல்லி தேர்வாணைக் குழுவிற்கு அனுப்புகிற நேரத்தில் இரண்டுபேர் வழக்கு மன்றத்திற்குச் சென்று வழக்குத் தொடர்ந்தார்கள். அவ்வாறு வழக்கு தொடர்ந்ததன் காரணமாக இரண்டரை ஆண்டு காலமாக வழக்கு நிலுவையில் இருந்து கொண்டிருக்கிற காரணத்தால் 39 இடங்கள் காலியாகவே இருக்கின்றன. அரசு அதை உடனடியாகப் பரிசீலனை செய்து 3 மாத காலத்தில் தேர்வாணைக் குழுவில் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படவில்லை என்று சொன்னால் உடனடியாக நெருக்கடியைக் குறைக்க தற்காலிக அடிப்படையில் நியமனம் செய்வது பற்றி விரைவில் அரசு முடிவெடுக்கும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

காங்கிரஸ் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிறபோது ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். சென்னையில் இருக்கிற ஐந்தாறு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பல்வேறு தவறுகள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக் காட்டியதன் வாயிலாக நம்முடைய தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் மேலும் கூடுதலாக தமிழகத்தில் இரண்டு வட்டாரப்



[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

போக்குவரத்து அலுவலகங்களை உருவாக்கவேண்டுமென்று உத்தரவு வழங்கி இருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையில் குறைகள் தீர்க்கப்படும்.

அடுத்து இங்கே உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டியதைப் போல் எந்தக் குறைபாடுகள் இருந்தாலும் அந்தக் குறைபாடுகளைத் தீர்க்கிற வகையில் இந்த அரசு விரைந்து செயலாற்றும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஒவ்வொரு மாநிலத்தோடும் நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற போது இங்கே நண்பர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அவ்வாறு குறிப்பிடுகிற நேரத்தில் போக்குவரத்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்று பேசியிருக்கிறார்கள். நான் ஒன்றைக் கேட்க விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு நல்ல பேருந்து வேண்டும் அதே நேரத்தில் ஆயிரம் பேர் அல்லது 200 பேர் இருந்தாலும் அந்த கிராமங்களுக்கெல்லாம் பேருந்துகளை நாம் இயக்கியாக வேண்டும்; அதேபோல் பணம்னைகளைப் பல இடங்களில் கட்டியாகவேண்டும்; இப்படிப்பட்ட கருத்துக்களை எல்லாம் நீங்கள் வற்புறுத்தியிருக்கிறீர்கள். ஆனால் ஒரு கணம் நீங்கள் எண்ணிப்பார்க்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறீர்கள். ஒவ்வொரு மாநிலத்தையும் நாம் எண்ணிப் பார்க்கிறபோது தமிழ்நாட்டில் இரண்டு கிலோமீட்டருக்கு இயக்கப்படுகிற பேருந்துக்கு 50 பைசா; அதே நேரத்தில் கேரளாவில் 70 பைசா; கர்நாடகாவில் 75 பைசா; பம்பாயிலே ஒரு ரூபாய்; அதேபோல் கல்கத்தாவிலே பார்த்தால் 80 பைசா; இரயில்வே கட்டணம் ஒரு ரூபாய் 50 பைசா. இப்படிக் குறிப்பிட்டுப் பார்க்கிற போது இரண்டாவது, நான்காவது கிலோமீட்டரில் இயங்குகிற நேரத்தில் 60 பைசா; 80 பைசா. 75 பைசா; 85 பைசா. 1 ரூபாய் 25 பைசா; ஒரு ரூபாய்; இரயில்வே கட்டணம் ஒன்றரை ரூபாய்.

பிற்பகல் 1-25

அதேபோல் பார்க்கிறபோது 6 கிலோ மீட்டரிலே இயக்கப்படுகின்ற அதற்கு தமிழகத்திலே இருப்பது 75 பைசா, கேரளாவிலே ஒரு ரூபாய், கர்நாடகத்திலே ஒரு ரூபாய், ஆந்திராவிலே ரூ. 1.10. அதே போல் பம்பாயிலே ரூ. 1.30. அதே போல் கல்கத்தாவிலே ரூ. 1.10. இப்படி உயர்த்தப் பட்டிருக்கிறது. கடைசியிலே பார்க்கிற போது 28-வது கிலோ மீட்டரில், 40 கிலோ மீட்டர்கள் இயக்கப்படுகின்ற பேருந்து களுடைய நிலையை எண்ணிப் பார்க்கிறபோது அந்த கட்டண உயர்வு எப்படி இருக்கிறது என்று சொன்னால், தமிழகத்திலே ரூ. 2.30. அதே போல் கேரளாவிலே பார்க்கிறபோது ரூ. 5.20 கர்நாடகத்திலே பார்க்கிறபோது, அதைக் காட்டிலும் ரூ. 4.80. அதே போல் ஆந்திராவைப் பார்க்கிறபோது ரூ. 5.75. அதே

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

போல பம்பாயைப் பார்க்கிறபோது ரூ. 5.50. இதைக் கோடிட்டுக் காட்டுகிறபோது, ஒவ்வொரு மாநிலமும் பேருந்து கட்டணத்தை உயர்த்துகின்ற நேரத்தில், நம்முடைய மாநிலத்திற்கு உயர்த்தாமல் இருக்கின்ற நேரத்திலே பல இடங்களிலே பேருந்துகளை விடமுடியாத சூழ்நிலை இருக்கின்றது. ஆகவே இதை எல்லாம் கருத்திலே கொண்டு அங்கே இருக்கின்ற நண்பர்கள் நீங்கள் மனங்கூர்ந்து அங்கே இருக்கின்ற பல்வேறு அரசியல் தலைவர்களிடத்திலே எடுத்துச் சொல்லி பேருந்து கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் பேருந்துகளை இயக்க முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்போது ஏறத்தாழ ரூ. 42 கோடிக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. டிசல் விலை உயர்ந்ததன் காரணமாக ஏறத்தாழ அதற்கு ரூ. 32 கோடி கூடுதல் செலவாகிறது. அதைப் போல டையர் விலை உயர்ந்த காரணத்தினாலே, 1,572 ரூபாய் உயர்ந்த காரணத்தினாலே இன்றைக்கு அதற்கு ஏறத்தாழ 7½ கோடி ரூபாய் கூடுதலாகச் செலவாகிறது. அதேபோல, இங்கே ஒவ்வொரு உதிரி பாகங்களைக் குறிப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது அதிலே பத்தரை கோடி ரூபாய் கூடுதல் செலவாகிறது. தொழிலாளர் நலனைக் கருதி ஆண்டுதோறும் சம்பள உயர்வின் காரணமாக ரூ. 31 கோடி உயர்வு ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆக ஏறத்தாழ 132 கோடி ரூபாய் கூடுதல் செலவு இந்த அரசுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இங்கே வந்திருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அருள்கூர்ந்து மற்றவர்களிடத்திலே எடுத்துச் சொல்லவேண்டும். இந்த பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. அதற்கு வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதை கருத்திலே கொண்டு ஓரளவுக்கு, குறைந்த அளவுக்கு உயர்த்துவதற்கு உங்களுடைய ஒத்துழைப்பைத் தாருங்கள். தாருங்கள் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டு, சிறப்பான கருத்துக்களை இங்கே நீங்கள் வழங்கி இருக்கிறீர்கள்; அந்தக் கருத்துக்கள் அனைத்தையும் அரசு மிக விரைவாக பரிசீலனை செய்து நல்ல முடிவினை மேற்கொள்ளும் என்பதை சுட்டிக்காட்டி, இங்கே கருத்துக்களைச் சொன்ன அத்தனை பேர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்து, இங்கே உங்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களை திரும்பப் பெற வேண்டுமென்று கேட்டு, அரசுக்குக் கொடுக்கப்படவேண்டிய நிதியை வழங்குவதற்கு நீங்கள் ஒத்துழைப்பு நல்கிட வேண்டுமென்று கேட்டு விடைபெற்றுக் கொள்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வி. தண்டாயுத பாணி.

[1991 செப்டம்பர் 14]

திரு. வி. தண்டாயுதபாணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் தங்களுடைய பதில் உரையிலே எதுவுமே சொல்லவில்லை. ஒரே ஒரு வார்த்தையை மட்டும் நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அந்த பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. கடந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே அந்த கப்பலை ரிப்பேர் பார்ப்பதற்காகவே அந்த பெரிய அதிகாரி, எம்.டி. அவர்களை ஒரு மாதம் போய் சிங்கப்பூரிலே தங்கியிருக்கிறார். பஸ் ரிப்பேர் பண்ண வேண்டும் என்றால் அந்த மெக்கானிக் யாராவது போய் பண்ணலாம். அதேபோல, கப்பலை ரிப்பேர் பண்ண வேண்டுமென்றால் கேப்டன் போய் இருக்கலாம். சார்ட்டட் பண்ணுவதிலே ஸ்டேயஸ்ட் சார்ட்டர் விட்டுவிட்டு அதிகமான சார்ட்டர் பண்ணுகின்ற ஊழல்கள் நடந்திருக்கின்றன என்பதை மட்டும் பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஒரு உரையே நிகழ்த்தக் கூடாது. ஏதாவது கொஞ்சம் விளக்கம் மட்டும் கேட்கலாம்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது ஊழல் நடைபெற்றதாகச் சொன்னார்கள். அதுபோன்ற ஊழல்கள் நடைபெறவில்லை என்று நமக்கு கோப்புகள் மூலமாக தெரிய வந்திருக்கிறது. ஜூனியர் விகடனில் ஒரு செய்தி வந்திருக்கிறது. 10-7-1991-ல் இது போன்று ஊழல் நடைபெற்றதாக குறிப்பிட்டுக்காட்டி ஒரு கருத்து திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் வந்திருக்கிறது. நம் ஆட்சியில் அல்ல என்று குறிப்பிடுகிறேன்.

ஆகவே அதுபோன்ற குறிப்புகள் வந்த காரணத்தினாலே நான் கோப்புகளை வாங்கிப்பார்க்கிறபோது, அதிலே ஒப்பு ஏற்பதிலே எந்த குறைபாடுகளும் வரவில்லை. அந்த கட்டணத்தை உயர்த்துகிறபோது தவறுகள் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று அங்கே பத்திரிகைகளிலே வெளிவந்த செய்தி தவறு என்பதை சுட்டிக்காட்டி இருக்கிறார்கள். ஆக எந்தத் தவறும் பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஏற்படவில்லை என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் வெ. புருஷோத்தமன்.

டாக்டர் வெ. புருஷோத்தமன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நஷ்டத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். லாபத்திலே இயங்கக்கூடிய அளவில், இந்த நஷ்டத்தை எப்படி

1991 செப்டம்பர் 14] [டாக்டர் வெ. புருஷோத்தமன்]

தவிர்க்கலாம் என்ற கருத்தை உறுப்பினர்கள் சொல்லவில்லை என்று மனக்குறையாக சொன்னதன் காரணமாக ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஏதாவது விளக்கம் வேண்டுமென்றால், என்ன விளக்கம் என்று சொல்லுங்கள். ஒரு சில கருத்துக்கள் சொல்வதற்கு நேரம் இல்லை. அவர் பதில் கூறியிருப்பதில்—ஏதாவது அவர் சொன்னதிலேதான், கேட்க வேண்டும். புதிதாக நீங்கள் எதையும் பேசமுடியாது. திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேண்டாத போலீஸ் அதிகாரிகளை எல்லாம் இந்த இடத்திலே கொண்டு வந்து 'சேர்மன்' ஆக போட்டு, நஷ்டத்தை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்களே, அந்த முறையை இந்த அரசு தவிர்க்க, அமைச்சர் அவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 1-30

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவையில் முன்அனுமதியோடு அவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது. (திரு. சி. ஞானசேகரன் எழுந்து நிற்குகொண்டிருந்தார்) கேட்டீர்கள் அல்லவா? உட்காருங்கள். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேண்டாத அதிகாரிகளை, காவல் துறை அதிகாரிகளை அங்கே தலைவர்களாக அங்கே நியமிப்பதாக அங்கே குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுடைய திறமைக்காக அங்கே நியமிக்கப்படுவது சட்ட சிக்கல் வரக்கூடாது என்பதற்காகத் தானே தவிர, நீங்கள் சொல்வது போல அல்ல. சட்டம் ஒழுங்கை பாதுகாக்கின்ற வகையில், பேருந்துகள் நல்ல சிறப்பான முறையில் இயக்கப்படுவதற்காகத்தான் அவர்கள் தலைவர்களாக நியமிக்கப்படுகிறார்கள். அதற்கு அடுத்தாற்போல, நிர்வாக இயக்குநர், டெக்கனிக்கல் குவாலிபிகேஷன் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறார். ஆகவே, எந்தத் தவறும் நடைபெறுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை. இதுபோன்று குற்றச்சாட்டுகளுக்கு இடமில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஜி. விசுவநாதன்.

திரு. ஜி. விசுவநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக் காலத்தில், 1987-லே, சிறு உரிமையாளர்களுக்குப் பாதுகாப்புத் தரும்வகையில் சட்டத் திருத்தம் கொண்டுவந்து

[திரு. ஜி. விசுவநாதன்] ] 1991 செப்டம்பர் 14

நிறைவேற்றினார்கள். இரண்டாண்டுக் காலம் கழித்து அதற்கு குடியரசுத் தலைவருடைய ஒப்புதல் கிடைத்தது. ஆனால், அன்றைக்கு இருந்த தி.மு.க. அரசாங்கம் அனை நிறைவேற்றாமல் செய்துவிட்டது. அந்த புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக்காலத்தில் நிறைவேற்றிய அந்தச் சட்டத்தை நிறைவேற்ற அரசு வழிவகை செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே எப்படி இருந்ததோ அதைப்போலவேதான் நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கின்ற தமிழகத்தினுடைய முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியிலும் இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. டேனியல்ராஜ்.

திரு. எஸ். டேனியல்ராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து தூத்துக்குடியை மையமாகக் கொண்டு ஒரு புதிய போக்குவரத்துக் கழகத்தை அரம்பிப்பதற்கு அரசு பரிசீலிக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினருடைய கோரிக்கையை அரசு பரிசீலிக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

(அ) கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கோரிக்கை எண் 3—‘மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம்’ பற்றிய மானியக்கோரிக்கைகளுக்கான வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என அறியவிரும்புகிறேன். திருமதி ரமணி நல்லதம்பி.

திருமதி ரமணி நல்லதம்பி : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமதி ரமணி நல்லதம்பி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திருமப்ப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

1991 செப்டம்பர் 14] [பேரவைத் தலைவர்]

திரு. ஜி. பழனிசாமி தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

“மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 6,23,35,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் “ஆம்” என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் “இல்லை” என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 40—“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்” பற்றிய மானியக் கோரிக்கைக்கான வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஆர். சிங்காரம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : இல்லை.



[1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஆர். சிங்காரம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம், பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 40 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 10,25,44,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்”

என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் “ஆம்” என்க.

(ஆம்)

மறுப்போர் “இல்லை” என்க.

(இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

(இ) கோரிக்கை எண். 58—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 58. “சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு” பற்றிய மானியக் கோரிக்கைக்கான வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

திரு. ஜி. பழனிசாமி தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : இல்லை.

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றது.

பிற்பகல் 1-35

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்-கப்பல் போக்குவரத்து குறித்து மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 1,26,27,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்”

என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ஆம் என்க (ஆம்).

மறுப்போர் இல்லை என்க (இல்லை).

ஏற்போரே அதிகமென்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

(பலத்த மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய காலை நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை, மீண்டும் இன்று பிற்பகல் 4 மணிக்குக்கூடும். வணக்கம்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 1-36 மணிக்கு ஒத்தி வைக்கப் பெற்றது.

பேரவை மீண்டும் பிற்பகல் 4.00 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. இரா. முத்தையா அவர்கள் தலைமையில் கூடியது.

(ஈ) கோரிக்கை எண். 23—கூட்டுறவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்.—தொடர்ச்சி மானியக் கோரிக்கை எண். 23—கூட்டுறவு, மாண்புமிகு உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.

[1991 செப்டம்பர் 14]

\*மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“கூட்டுறவு பற்றிய 23-ம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 40,74,21,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்” என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 151. திரு. ப. ரங்கநாதன்.

திரு. ப. ரங்கநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ‘புரட்சை தொகுதியில் உள்ள கூட்டுறவு சிறப்பு அங்காடிகள், குறிப்பாக சிந்தாமணி சீரான முறையில் உணவுப்பொருள்கள் ஒரே தினத்தில் வழங்குவது பற்றி’ விவாதிக்க நான் கீழ்க் கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“கூட்டுறவு பற்றிய 23-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 40,74,21,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 137. டாக்டர். தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

கூட்டுறவு பற்றிய 23-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 40,74,21,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

(உ) கோரிக்கை எண். 35— நுகர்பொருள் வழங்கல்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண். 35. நுகர்பொருள் வழங்கல். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“நுகர் பொருள் வழங்கல் பற்றிய 35-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 3,58,69,73,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்” என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 175. திரு. ஆர் சிங்காரம்.

1991 செப்டம்பர் 14]

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கூட்டுறவு அங்காடியை 500 குடும்பக் கார்டு உள்ள ஊர்களில் தொடங்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“நுகர்பொருள் வழங்கல் பற்றிய 35 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையில் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 3,58,69,73,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 163. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“நுகர்பொருள் வழங்கல் பற்றிய 35-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 3,58,69,73,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவையின் முன் விவாதத் திற்காக வைக்கப்படுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

\*மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே உணவு மற்றும் நுகர்பொருள் பற்றிய குறிப்புகளை நூல்களாக அச்சடித்து இந்த மாமன்றத் திற்கு வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் படித்திருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். அவற்றை நான் படித்ததாக ஏற்றுக் கொண்டு, வேறு ஏதாவது கருத்துக்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்ன பிறகு கடைசியாக என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல இருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ப. ரங்கநாதன்.

\*திரு. ப. ரங்கநாதன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இம்மாமன்றத்திலே கூட்டுறவு, உணவு மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்பு கொள்கை விளக்க மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்த தங்களுக்கு நான் வணக்கத்தை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கூட்டுறவுத் துறையிலே செயல்படுகின்ற கூட்டுறவு வங்கிகள், நிலவள வங்கிகள், நகைக்கடன் கொடுக்கிற வங்கிகள்

\*285 முதல் 352 வரையிலான பக்கங்களில் 3 மற்றும் 4-ஆ இணைப்புகளாக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

[திரு. ப. ரங்கநாதன்]

[1991 செப்டம்பர் 14]

கிகள் இப்படி பல்வேறு பிரிவுகளின் கீழ் கூட்டுறவுத் துறையிலே உள்ளன. உணவு வழங்கு துறையும், பால் வழங்கு துறையும் என்று பல துறைகள் இந்தத் துறையிலே அடங்கியிருக்கின்றன. குறிப்பாக சென்னை நகரில் கூட்டுறவுத் துறையின் கீழ் வட சென்னையில் சிந்தாமணி உணவுப் பங்கீட்டுக் கழகம் என்ற அமைப்பு இருக்கிறது. சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில் கடந்த 20 ஆண்டுக்கு மேலாக சென்னை நகர வாக்காளர்கள் தொடர்ந்து ஒரே கட்சிக்குத்தான் வாக்களித்து வந்தார்கள். ஆனால் இந்த முறை நடந்த தேர்தலிலே புரட்சித் தலைவியின் தலைமையிலே சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில் 14 சட்ட மன்றத் தொகுதிகளில் 12 தொகுதிகளை காங்கிரஸ்—அண்ணா தி.மு.க கூட்டணிக்கு மிகப் பெருவாரியான வாக்குகளைத் தந்து வெற்றிபெறச் செய்துள்ள அந்த பொதுமக்களுக்கு, சிந்தாமணி மூலமாக, சிந்தாமணியில் பணியாற்றுகிற ஊழியர்களின் மூலமாகவும், சிந்தாமணியை நிர்வாகிக்கின்ற தனி அதிகாரி, பொது மோலாளர் இவர்களின் மூலமாகவும் பல்வேறு தொல்லைகள் வட சென்னையில் நாள்தோறும் நிகழ்ந்து வருகின்றன.

பிற்பகல் 4-05

குறிப்பாக சிந்தாமணியிலே அரிசி முறையாக வழங்கப்படுவதில்லை, கிரோசின் வழங்கப்படுவதில்லை, சர்க்கரை இரண்டு கிலோ என்றால் ஒன்றரை கிலோதான் அங்கே வழங்குகிறார்கள். இப்படி பல்வேறு கோளாறுகள் சிந்தாமணியிலே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. கடந்த ஆட்சியிலே அவர்களுடைய கட்சிக்காரர்களை சிந்தாமணியிலே வேலைக்கு அமர்த்தியதால் அந்த ஊழல்களுக்கெல்லாம் அவர்கள் முழு பொறுப்பாகி இன்றைக்கு சிந்தாமணியை சின்னாபின்னமாக ஆக்குகிற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. நான் அங்கே வாக்குகளைக் கேட்கும் நேரத்தில், சிந்தாமணியில் உள்ள ஊழல்களை களைந்தெறிய நீங்கள் எனக்கு வாக்களியுங்கள் என்று நான் வாக்கு கேட்டேன். மற்ற சென்னை சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களும் அப்படியேதான் வாக்கு கேட்டார்கள். ஆகவே அந்த ஊழல்களைக் களைந்து தடுக்கின்ற வகையில் உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று இந்த மாமன்றத்தின் வாயிலாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தமிழகத்திலே, சென்னையிலே உள்ள சிவில் சப்ளைஸ் துறையை பல மண்டலங்களாகப் பிரித்து அந்த மண்டல அதிகாரிகளின் வாயிலாக குடும்ப அட்டைகள், மண்ணெண்ணெய், போன்ற பொருள்களை வழங்குவதற்கு என்று சிவில் சப்ளைஸ் அசிஸ்டெண்ட் கமிஷனர்களை நியமித்திருக்கிறார்கள். அந்த சிவில் சப்ளைஸ் ஏ. சி. அவர்களின் கீழ் பணியாற்றுகிற அதிகாரிகள் ஒரு குடும்ப அட்டை வேண்டுமென்றால் குறைந்தது 3 மாதங்கள் அல்லது 4 மாதங்கள் காலம் எடுத்துக்கொண்டு, பிறகும் அதை வழங்காமல் பொதுமக்களை திரும்பத் திரும்ப இன்றைக்கு வா. நாளைக்கு வா என்று சொல்லும் நிலை அங்கே இருக்கிறது.

1991 செப்டம்பர் 14

[திரு. ப. ரங்கநாதன்]

அதைத் தவிர்க்க ரூ. 300 கொடுத்தால் உடனடியாக குடும்ப அட்டையை மறுநாளே கொடுத்து வருகிற நிலை இன்றும் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே உணவுத் துறை அமைச்சராக இருந்தவர், மண்ணெண்ணெய் வியாபாரத்திலே பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய் ஊழல் செய்து, அந்த ஊழலை சி.பி.ஐ. அதிகாரிகள் கண்டுபிடித்து, சென்னையிலே இருந்து 16 மண்ணெண்ணெய் டீலர்களை முடக்கி வைத்திருந்தார்கள். அவர்களிலே இரண்டு பேர் உயர்நீதிமன்றத்தின் மூலமாக, மீண்டும் தங்களுடைய கடையைத் திறந்து நடத்துகிற ஒரு நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதைப் பற்றிய முழு விளக்கத்தையும் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மாமன்றத்திலே விளக்க வேண்டும் என்று நான் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அது மாத்திரமல்ல, ஃபுட் செல், சி.ஐ.டி. என்ற அமைப்பு தமிழகத்திலே இருக்கிறது. கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே அந்த அதிகாரிகளுக்கு எந்தவிதமான அதிகாரமும் இல்லாமல் முடக்கி வைத்திருந்தார்கள். அவர்களுக்கு முழு அதிகாரம் தந்து உணவுத் துறையில், நுகர் பொருள் வாணிபக் கழகம், அமுதம் போன்ற சில்லறைக் கடைகளில் நடக்கும் ஊழல்களை அவர்கள் மூலமாகக் கண்டுபிடித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் இந்த மாமன்றத்தின் வாயிலாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் சரி, தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் சரி, கூட்டுறவுத் துறையிலும் சரி, உணவுத் துறையிலும் சரி, சினிஸ் சப்ளைஸ் துறையின்கீழ் உள்ள சிந்தாமணி போன்ற அனைத்து உணவு பங்கீட்டுக் கடைகளிலும் பொருள்கள் ஒழுங்காக கிடைக்கவில்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். உணவு அமைச்சர் அவர்கள் இதற்கு முறையாக நடவடிக்கை எடுத்து அந்த தவறு செய்கின்ற அதிகாரிகள் மீது கண்டிப்பாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்திலே உள்ள அனைத்து வியாபாரிகளும், குறிப்பாக மொத்த வியாபாரிகளும், சில்லறை வியாபாரிகளும் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள்தான். அவர்கள் நாம் வெற்றி பெற்றப் பின்பு நமது புரட்சித் தலைவியின் ஆட்சிக்குக் களங்கம் ஏற்படுகிற வகையில் கடைகளிலே பொருள்களை ஒழுங்காக விற்பதில்லை. எல்லாப் பொருள்களையும் பதுக்கி வைத்திருக்கிறார்கள். அதை வெளியே கொண்டு வரும் வகையில் ஃபுட் செல் (சி.ஐ.டி.) அதிகாரிகளுக்கு முழு அதிகாரத்தையும் அமைச்சர் அவர்கள் வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.



[திரு. ப. ரங்கநாதன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

சிலில் சப்ளைஸ் அசிஸ்டென்ட் கமிஷனர்கள், நாள்தோறும் கடைகளுக்குச் சென்று கடைகளில் உள்ள பொருள்களைச் சரி பார்க்க வேண்டிய கட்டாயம் அவர்களுக்கு உண்டு. ஆனால் அதை விடுத்து ஒவ்வொரு கடைக்கும் தங்கள் ஆட்களை அனுப்பி, தனக்குத் தேவையான பொருள்களையும், லஞ்சமாக பணத்தையும் பெற்றுக்கொள்வதாக சென்னை நகரத்திலே பொதுமக்களும் வியாபாரிகளும் பேசிக்கொள்கிறார்கள். இதையெல்லாம் போக்க வேண்டும் என்று நான் உணவுத் துறை அமைச்சர் அவர்களை இந்த மாமன்றத்தின் வாயிலாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதையெல்லாம் போக்குவதற்குக் கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே ஃபுட் செல், சி.ஐ.டி. அதிகாரிகளுக்கு அதிகாரம் இல்லாமல் அது ஒரு செயலிழந்த அமைப்பாகச் செய்து விட்டார்கள்.

பிற்பகல் 4-10

அந்த செயல் இழந்த ஃபுட் செல் (சி.ஐ.டி) துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு முழு அதிகாரத்தையும் நீங்கள் வழங்கி உணவுத் துறையிலே தமிழகத்திலே நடக்கின்ற ஊழல்களைக் களைந்து எறிய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

பாமாலைன்ப பொறுத்தவரையில் தமிழகத்திலே நாம் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு ஒரு கிலோ கூட இதுவரை வழங்கவில்லை. அதை உடனடியாகக் கொடுப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அதுமட்டுமல்லாமல் முறையாகக் குடும்ப அட்டைகள் வழங்குவதற்கும் அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

மொத்த வியாபாரிகள், சில்லறை வியாபாரிகள் எல்லாம் குறிப்பாக புரட்சித் தலைவி ஆட்சிக்கு எதிராகச் செயல்படுவதாக மக்கள் பேசிக்கொள்கிறார்கள். அதைப் போக்குகின்ற வகையில் கூட்டுறவுத் துறையிலும், உணவுத் துறையிலும் அமைச்சர் அவர்கள் முழுக் கவனத்தைச் செலுத்தி முறையான நடவடிக்கை எடுத்து பொதுமக்களுக்கு விநியோகிக்காமல், பொது மக்களுக்குக் கிடைக்காமல் செய்கின்ற, பதுக்கி வைக்கின்ற, கொள்ளை லாபம் அடிக்கின்ற முதலாளிகள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்; குறிப்பாக கடலெண்ணெய், நல்லெண்ணெய் போன்ற அனைத்து எண்ணெய்களும் கிடைக்காத அளவுக்கு, எண்ணெயிலே கலப்படம் செய்து கடலெண்ணெய்க்குப் பதில் மற்ற எண்ணெய்களை எல்லாம் ஒன்றாக கலப்படம் செய்து விற்கின்ற நிலை சென்னை நகரத்தில் இருக்கிறது. இதைப் போக்குகின்ற வகையில் அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

1991 செப்டம்பர் 14]

[திரு. ப. ரங்கநாதன்]

கடந்த ஓரிரு மாதங்களாக சென்னை நகரத்திலே மண்ணெண்ணெய்த் தட்டுப்பாடு அதிகமாக இருக்கின்றது. சென்னை நகரத்திலே மண்ணெண்ணெய்களை மார்க்கெட்டில் விற்று, பெட்ரோல் பங்குகளுக்கும், டீசல் பங்குகளுக்கும் குறுக்கு வழியிலே கலப்படம் செய்து விற்கிறார்கள். அதையும் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொண்டு அந்த கலப்படம் செய்கின்ற பெட்ரோல் பங்குகளை உடனடியாகக் கண்டுபிடித்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த மாமன்றத்தின் வாயிலாகக் கேட்டுக் கொண்டு எனக்கு வாய்ப்பு அளித்த பேரவைத் தலைவருக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. இராம. இராமநாதன்.

திரு. இராம. இராமநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னை வாழவைக்கின்ற தமிழகத்தினுடைய காவல் தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்களை வணங்குகின்றேன். கூட்டுறவு மானியக் கோரிக்கையிலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்து இருக்கின்ற தங்களுக்கும் என்னுடைய பணிவான நன்றி கலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். பொதுவாக ஆங்காங்கே இருக்கின்ற கூட்டுறவு பண்டக சாலைகளிலே பொருட்களை வாங்குகின்ற வாடிக்கையாளர்கள், ரேஷன் கார்டுகளுக்குக் கொடுக்கின்ற ஒரு சில பொருட்களைத் தவிர வேறு பொருட்களை எல்லாம் வெளியிலே வாங்குவதற்கு முற்படுகின்றார்கள். அந்த அங்காடியிலே அவர்கள் ஏன் அதை வாங்குவதில்லை என்று கேட்கிறபோது, அவர்கள் அங்கே விலை மிகவும் அதிகமாக இருக்கின்றது; நாங்கள் வெளியிலே சென்று வாங்கினால் அதே பொருள் மிகவும் குறைந்த விலையில் கிடைக்கின்றது என்று கூறுகின்றார்கள். இதற்கு காரணத்தை நான் ஆராய்ந்து பார்க்கின்ற நேரத்திலே, அரசாங்கத் திலே பர்சேஸ் கமிட்டி என்று ஒரு கமிட்டியை அறிவித்து இருக்கின்றார்கள். அந்த பர்சேஸ் கமிட்டியின் வாயிலாக அவர்கள் பொருட்களை அங்கு வாங்குகின்றார்கள். நாம் நம்முடைய பகுதியிலே ஒரு பொருளை குறைந்த விலைக்குக் கொடுத்தாலும் கூட, அந்த பர்சேஸ் கமிட்டியின் வாயிலாக வெளியிலே பல தொலை தூர இடத்திலிருந்து ஒரு பொருளை வாங்குகின்றார்கள். அப்படி வாங்குகின்ற நேரத்திலே அந்த பொருளின் ஃபிரைட் அண்டு ஃபார்வேடிங் சார்ஜஸ் போன்ற பல காரணங்களால் அதனுடைய விலை மிகவும் அதிகமாகப் போகின்றது என்று கூறுகின்றார்கள். அதேபோல வாங்குகின்ற சரக்கு அந்த இடத்திலிருந்து விற்று முடிவதற்கும் காலதாமதம் ஆகின்ற நேரத்திலே அது மிகவும் பழைய சரக்கு என்று சொல்கின்ற ஒரு நிலைமைதனை இன்றையதினம் பெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றது. ஆக, இந்த பர்சேஸ் கமிட்டி, ஊரிலே பக்கத்திலே எந்த இடத்திலே அதிகமான விலை இல்லாமல் குறைந்த விலையில் பொருள் கிடைக்கின்றது என்பதைப் பார்த்து வாங்குவதோடு, பக்கத்திலே இருக்கின்ற இடத்திலே வாங்குகின்ற நேரத்திலே அவர்

(திரு. இராம இராமநாதன்) [1991 செப்டம்பர் 14]

களுக்கு கிரடிட் ஃபெசிலிட்டீஸும் கொடுக்கிறார்கள். அரசாங்கத்திலே அதையும் நாம் 'அவைல்' பண்ணிக்கொள்ளலாம் என்று ஒரு நினைவுதனை நாம் கொண்டிருப்போமேயானால் அது மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும் என்று நான் என்னுடைய கருத்தினைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

அதேபோல முந்தைய ஆட்சியிலே இங்கே நிறுவி இருக்கின்ற விழிப்புப் பணிக் குழுவை இன்றையதினம் நம்முடைய ஆட்சியிலே மாற்றி அமைத்தால்தான் நாம் உடனடியாக அங்கே விழிப்புற அப்பணியைச் செய்வதற்கு முடியும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே தங்கள் முன் சமர்ப்பிக்கின்றேன்.

பிற்பகல் 4-15

அதைப்போல கும்பகோணம் மத்திய கூட்டுறவு வங்கி, தஞ்சை மத்திய கூட்டுறவு வங்கி போன்றவைகள் நன்கு செயல்பட வேண்டும். பொதுவாக கும்பகோணம் மத்திய கூட்டுறவு வங்கி என்பது ஏழு ஒன்றியங்களையும் ஒரு நகராட்சியையும் கொண்டது. இதனுடைய தகுதிக்கேற்ப பகுதி என்று சொல்வார்கள்—பகுதிகளும் - ஏரியா—இங்கே அதிகமாக இருக்கிறது. இப்போது தமிழகத்தின் நெற்களஞ்சியமான எங்களுடைய தஞ்சை மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரித்து இருக்கிறார்கள். நாங்கள் எல்லாம் தஞ்சை மாவட்டத்தை இன்றையதினம் பெற்றிருக்கிறோம். புதியதாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ள காயிதே மில்லத் மாவட்டத்திற்கு இன்றையதினம் கும்பகோணம் மத்திய கூட்டுறவு வங்கி, அதைப்போல தஞ்சை மத்திய கூட்டுறவு வங்கி போன்ற வங்கிகளை எல்லாம் மாற்றாமல் கும்பகோணத்திலும், தஞ்சையிலும் வைத்திருக்கவேண்டும். அதை புதியதாக இப்போது பிரிக்கப்பட்டுள்ள மாவட்டத்திற்கு மாற்றுவதற்கான ஆயத்தங்களை இந்த அரசாங்கம் கருணையோடு செய்யக்கூடாது. எங்களைப் பொறுத்தவரையில் புதியதாக உருவாக்கப்படுகிற மாவட்டத்தில் இதுபோன்ற மத்திய கூட்டுறவு வங்கியை உருவாக்குவதற்கு நாங்களும் நிச்சயமாக உதவிகரமாக இருப்போம். எனவே, இப்போது இருக்கிற கூட்டுறவு வங்கிகளை தகுதியின் காரணமாக, ஏரியா இருக்கிற காரணத்தால், அவர்கள் முழுமையாகப் பயன்பெறவேண்டுமென்ற அடிப்படையில் மாற்றுவதற்கு தயாராக இந்த அரசாங்கம் இருக்கக்கூடாது என்ற விண்ணப்பத்தை நான் வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதைப் போல புதியதாக ஒரு வங்கியை உருவாக்குவதில் எந்தச் சிக்கலும் இல்லை. அரசாங்கத்தின் சார்பில் அதனை உருவாக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

கூட்டுறவு அங்காடிகளை குறைந்தபட்சம் கிராமப் பகுதிகளிலாவது விவசாயிகள் பயன்பெறக்கூடிய அளவுக்கு இரவு ஏழு மணி வரையில் திறந்து வைப்பீர்களானால் நம்முடைய அரசாங்கத்தின் வாயிலாக அந்த மக்கள் அதிகமான பயனைப் பெறுவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. இராம. இராமநாதன்]

அதைப்போல மத்திய கூட்டுறவு வங்கிகளில் பணியாளர்களுடைய நியமனம் என்பது கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் விதி 149-ன் படி “Conditions of service etc. of paid Officers and Servants of Society both Administrative and Technical in a Society shall be classified as follows.” என்று சொல்லி அதில் பிரிவு இரண்டிலே—“...the post, the minimum time scale of pay of which is not less than Rs. 1000/-..”. என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதன் படி பொதுவாக 1000 ரூபாய்க்கு மேலே சம்பளம் வழங்க வேண்டுமென்ற ஒரு பணியிடத்தில் நியமனம் செய்ய வேண்டுமென்றால் நிச்சயமாக அதற்குபதிலும் கொடுத்திருக்கிறார்கள். “Clause 2 By promotion only” என்று mode of appointment’-சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் முந்தைய ஆட்சிக்காரர்களால் இதுபோன்ற பணியிடங்களை அதிகமான விலைக்கு விற்று அவர் களையெல்லாம் நியமனம் செய்திருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட அந்த நியமனங்களை எல்லாம் கருணையோடு இந்த அரசாங்கம் பரிசீலித்து, தவறான முறையில் சட்ட விதிகளுக்குப் புறம்பாக செய்யப்பட்டிருக்கிற நியமனங்களை எல்லாம் அரசாங்கம் அகற்று வதோடுமட்டுமல்லாமல், அந்த இடங்களுக்கு எல்லாம் புதியதாக சரியானமுறையில் பணியாளர்களை நியமிக்க வேண்டுமென்று தான் இந்த நேரத்தில் இந்த மாமன்றத்தில் கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல இங்கே நுகர்வோர் நீதிமன்றத்திலே \*\* நியமனம் செய்யப்பட்டிருக்கிறவர்கள் பழைய கட்சிக்காரர்கள் என்ற அளவில் இன்றையதினம் செயல்பட்டுக்கொண்டு வருகிறார்கள். அவர்களை இந்த அரசாங்கம் கருணையோடு பரிசீலித்து.....

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். அருமை உறுப்பினர் அவர்கள் பேசுகிறபோது கன்குமர் கோர்ட்டுகளில் \*\* கட்சிக்காரர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். டிஸ்டிரிக்ட் ஜட்ஜ்கள் தான் அந்தந்த கோர்ட்டுகளில் \*\* இருக்கிறார்கள். அங்கே கட்சிக்காரர்கள் யாரும் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கன்குமர் கமிட்டியைத் தான் அவர் சொல்கிறார். உறுப்பினர் தொடர்ந்து பேசலாம்.

\*\* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[1991 செப்டம்பர் 14]

பிற்பகல் 4-20

திரு. இராம. இராமநாதன்; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் \*\* என்று சொன்னதை தயவுசெய்து மாற்றிக் கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறேன். அங்கே உள்ள அட்வைசரி கமிட்டி மெம்பர்ஸ் என்பதைத்தான் நான் மாற்றிச் சொல்லியிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவர்கள் \*\* என்று சொன்னது அவைக்குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது. அதற்குப் பதிலாக கன்ஸ்யூமர் கவுன்சில் மெம்பர்ஸ் என்று இருக்கலாம்.

திரு. இராம. இராமநாதன்: கன்ஸ்யூமர் கவுன்சில் மெம்பர்ஸ் அதைப்போல் இந்த நியமனங்களைப் பொறுத்தவரையிலே. அதையும் அரசாங்கம் கருணையோடு பரிசீலிக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இங்கே நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்பு கூறியபோது, எடை சரியாக இருக்கிறது, பொருள்கள் எல்லாம் சரியாக இருக்கிறது, ஆனால் அந்தத் தராசுகளும் சரியாக இருக்கிறது, கை மட்டும் சரியாக இல்லை என்று கூறினார்கள். அந்தப் பொருட்களைப் பொறுத்தவரையில், தராசிலே அளக்கின்றபோது, கைகள் சரியாக இல்லை என்பதை நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன். ஆனால் அதேபொழுது, மண்ணெண்ணெய் போன்ற பொருட்களை எல்லாம் கொடுக்கின்றபோது, அங்கே கைகள் மட்டுமல்ல, அவர்கள் அந்தப் பாத்திரத்தைக் கீழே பிடிக்கின்றபோது, நுரைகளை எல்லாம் பயன்படுத்தி ஒரு லிட்டருக்கு கரெக்டாக 800 மில்லி இருக்கின்ற அளவிலே, 200 மில்லி நுரை வருகின்ற அளவிலே இன்றையதினம் அவர்கள் செயல்பட்டு வருகிறார்கள். அதற்கும் தயவுசெய்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டும் என்று பேரவைத் தலைவர் வாயிலாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைபோல் ஏழை எளியவர்கள் மற்றும் ஆதிதிராவிட மக்கள் எல்லாம் பல்வேறு இடங்களில் குடும்ப அட்டைகள் இல்லாமல் தவித்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். எங்களிடம்தான் வருகிறார்கள். எனவே அரசாங்கம் கருணையோடு, ஆதிதிராவிட மக்கள் மற்றும் ஏழை எளிய மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை முன்னேற்றுகின்ற அளவிலே அவர்களுக்கு குடும்ப அட்டைகளை எல்லாம் கொடுத்து, ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, இந்த அரிய வாய்ப்பினை எனக்கு அளித்திருக்கிற என்னுடைய உயிரினும் மேலான நான் வணங்குகின்ற புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கும் நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி.

\*\* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஆ. கு. சீனிவாசன்.

\*திரு. ஆ. கு. சீனிவாசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனக்குப் பேச வாய்ப்பு தந்தமைக்கு மிக்க நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மன்றத்தில் மக்கள் நலனுக்காக என் தொகுதியின் சார்பில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்த புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்று கூட்டுறவு மானியக் கோரிக்கையைப் பற்றி பேசும் போது சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏழை எளிய மக்களுடைய நலன் கருதி, அவர்களுக்கு நல்லது செய்யவேண்டும் என்ற நல்ல நோக்கத்தோடு இந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கத்தின் மூலமாக இந்த மானியக் கோரிக்கை தயாரிக்கப்பட்டு உள்ளது. இதைப் பார்க்கும் சமயத்தில் இது நல்லமுறையில் இருக்கிறது என்றும், அதற்காக முதல்வர் அவர்களுக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கிராமங்களில் வழங்கப்படும் உணவுப் பொருட்கள் சங்கத்தின் மூலமாக வழங்கப்படுகிறது. அதில் ஏழைகளுக்கு முக்கியமாக வழங்கப்படுவது அரிசி. இதை இரண்டு விதமாக வழங்குகிறார்கள். ஒன்று கெட்ட அரிசி. மற்றொன்று, நல்ல அரிசி என்றும் வழங்கப்படுகிறது. அதற்கு ஒரு விலையாகவும், நல்ல அரிசிக்கு ஒரு விலையாகவும்தான் வழங்கப்படுகிறது. அதைக் கடைசியில் பார்க்கும் சமயத்தில், அரசாங்கம் என்ன விலை நிர்ணயம் செய்கிறதோ அதைக்கணக்குப் போட்டுத்தான் சொசைட்டியிலே உள்ளவர்கள் ஒப்படைக்கிறார்கள். அதில் எங்கே தவறுகள் நடக்கின்றன என்பதை நாம் கட்டுப்பாடோடு இருந்து இதைச் செயலாக்க வேண்டும்.

இன்று விவசாயிகளிடமிருந்தும் அல்லது வியாபாரிகளிடமிருந்தும் அரசாங்கத்தில் கொள்முதல் செய்யும் நெல்லை, அரசாங்க ஆலைக்கு அனுப்பி, அதைத் திரும்பப் பெறும்போது, அதே அரிசிதான் வருகிறது. ஆனால் தனியார் துறையில் கொடுக்கப்படும் அரிசியானது, அதை திரும்பி வாங்கும்போது வேறு அரிசியாகக் கொடுக்கிறார்கள். அதனுடைய தரம் மிக மிகக் குறைவாக உள்ளது. எனவே இதைச் சரியான முறையில் குவாலிட்டி இன்ஸ்பெக்டர்கள் தணிக்கை செய்து பெறுவதில்லை. இதை நாம் செய்யாத காரணத்தால், ஏழை எளிய மக்கள் அந்த அரிசியைப் பெறும்போது, மிகவும் வேதனையோடு வாங்குகிறார்கள்.

பிற்பகல் 4-25

அதற்கு அடுத்து, குடோனிலிருந்து சொசைட்டிக்குச் செல்லும் போது, சரியான முறையில் மூட்டைகள் ஏற்றப்படுகின்றன. ஆனால் அங்கு ரயில்வே எடைபடி போடப்பட்டுள்ள மூட்டை



[திரு. ஆ. கு. சீனிவாசன்] [1991 செப்டம்பர் 14]

களை வைத்து கிராமச் சொசைட்டிக்கு அனுப்புகிறார்கள். ஆனால் அங்கு வந்து சேர்கின்ற சமயத்தில் ஒரு மூட்டைக்கு ஒரு கிலோ, அரை கிலோ அரிசி குறைந்துள்ளது. அதை ஈடுகட்டுவதற்காக சொசைட்டியில் விற்பனை செய்பவர்கள் ஏழைகளுக்கு வழங்கும்போது கொஞ்சம் குறைத்துக் கொடுக்கிறார்கள். ஆகவே இது எப்படி நடக்கிறது என்பதை நாம் கண்டுகொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னால் வேலை செய்கின்ற ஆட்கள் மத்தியில் கொண்டுவரும்போதே குத்துசியின் மூலமாக அந்த அரிசியை ஒரு மூட்டைக்கு ஒரு கிலோ வீதம் எடுத்துவிடுகிறார்கள். ஒரு லாரியில் 100 மூட்டைகளைக் கொண்டு வந்து எல்லா கடைகளுக்கும் விநியோகம் செய்துவிட்டு கடைசியில் செல்லும்போது 1 மூட்டை, 2 மூட்டைகள் அரிசி அவர்களுக்குக் கிடைக்கின்ற அளவிற்கு எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். அந்தத் தவறுகள் நடவாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

மேலும் ரயில்வே எடை பிரகாரம் ரைஸ் மில்லில் வாங்கும் போதே வாங்கிக்கொள்கிறார்கள். ஆனால் சொசைட்டியில் கொண்டுவந்து சொசைட்டியில் உள்ள விற்பனையாளர்களுக்குக் கொடுக்கும்போது எடை போடாமல் இறக்கிவிடுகிறார்கள். தட்டின் மூலமாகத்தான் சொசைட்டியில் கிராம மக்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. ஆனால் எடையானது ஆங்காங்கே வித்தியாசப்படுகிறது. நகர்ப்புறங்களில் வழங்கப்படும் அரிசியானது நல்ல தரம் உயர்ந்ததாக இருக்கிறது. ஆனால் கிராமப்புறங்களில் வழங்கப்படும் அரிசி மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. எந்த மக்கள் நமக்காக நல்ல எண்ணத்துடன் வாக்களித்தார்களோ, அவர்களை, நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள் அரிசியை அனுப்பும்போது, கிராம மக்கள் தவறாக நினைக்கும் அளவிற்கு நிர்வாகத்திலுள்ளவர்கள் செயல்பட வேண்டியுள்ளது. ஆகையால் நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள் நல்ல கண்ணும் கருத்துமாக செயல்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதற்கடுத்து சொசைட்டிகளில் பல விதத்தில் இருக்கின்றன. அதில் பால் விற்பனை சொசைட்டி, அரிசி ஆலைகள், கூட்டுறவு சொசைட்டி, கரும்பு விவசாயம் செய்பவர்கள் என்று பலவகை இருக்கின்றன. கரும்பு விவசாயிகளுக்கு கரும்பு உற்பத்தி செய்த மைக்ளாக் பணத்தை அனுப்புகிறோம். அதை பட்டுவாடா செய்யும்போது 1 மாதம், 2 மாதங்கள் பொறுத்துத்தான் விவசாயிகளுக்கு அந்தப் பணம் போய்ச் சேர்கிறது. அதிலே சொசைட்டியில் நிர்வாகம் செய்பவர்கள் அதைப் பெற்றுக் கொண்டு, விவசாயிகளுக்கு தவணைமுறையில் கொடுக்கிறார்கள். அவர்கள் சரியான முறையில் இல்லை என்றுதான் சொசைட்டி தலைவர்களை எடுத்துவிட்டார்கள். ஆனால் சொசைட்டி தலைவர்களால் நியமிக்கப்பட்ட செயலாளர்கள், செக்ரட்டரிகள், இன்னும் அந்தத் தவறுகளைச் செய்துகொண்டுதான் இருக்கிறார்கள். யாரை வேண்டாம் என்று நீக்கினோமோ

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ஆ.கு. சீனிவாசன்]

அவர்கள், தங்களால் நியமிக்கப்பட்ட செயலாளர்களை வைத்துக்கொண்டு, இன்னும் சில தவறுகள் நடந்துகொண்டு இருக்கின்றன.

அடுத்து தனி அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் கணக்கெடுத்து, அந்தக் கணக்கை பார்க்கும்போது இன்னும் பல சொசைட்டிகளுக்கு கணக்கு பெறாமல் இருக்கிறார்கள். ஏனென்று சொன்னால் தனி அதிகாரிகள் சொல்கிறார்கள். எனக்கு 5, 10 சொசைட்டிகள் கொடுத்துள்ளார்கள். அதைப் பெறுவதற்கு முடியவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அதற்குள், இடைப்பட்ட நாட்களில் என்னென்ன தவறுகள் ஏற்பட்டுள்ளதோ அதையெல்லாம் கணக்கு எழுதி சரி செய்ய வேண்டுமென்று நிலைகள் இன்னமும் இருக்கின்றன. அதற்கடுத்து பி.டி.ஓ. இருக்கிறார்கள். எஸ்.ஓ.க்கு என்னென்ன பவர்கள் இருக்கிறதோ, அதையெல்லாம் செய்தால்தான் ஒழுங்கான முறையில் செயலாற்ற முடியும். ஆனால் எஸ்.ஓ.-க்கள் என்ன சொல்கிறார்கள் என்று சொன்னால், எங்களுக்கு இருக்க வேண்டிய பவர்கள் இருக்கின்றன. ஆனால் அதை செயல்பட விடவில்லை. ஆகையால் டி.ஆர்.ஓ.-க்குத்தான் நீங்கள் சென்று கேட்கவேண்டுமென்று தட்டிக் கழித்துவிடுகிறார்கள். மேலும் சொசைட்டியில் என்னென்ன சிறு சிறு தவறுகள் இருக்கிறதோ, அதைப் பொதுமக்கள் நன்றாகத் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை எடுத்து மேலதிகாரிகளிடம் சென்று கேட்கும்போது அவர்கள் தட்டிக் கழித்துக்கொண்டே வருகிறார்கள்.

பிற்பகல் 4-30

எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்ததற்கு மிக்க நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்,

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. எ. தெய்வநாயகம்.

\*திரு. எ. தெய்வநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று உணவு மற்றும் நுகர் பொருள், கூட்டுறவுத் துறை மானியத்தின் மீது பேசுகிற வாய்ப்பை அளித்தமைக்கு முதற்கண் என்னுடைய நன்றி கலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். உணவுத் துறையானது தமிழகத்திலே ஒரு சிறந்த துறையாய் செயலாற்றிக்கொண்டு வருகிறது, இருந்த போதிலும் இங்கு நமக்கு முன்னுள்ள பிரச்சினை நிதிநிலை இக் கட்டான ஒரு சூழ்நிலையில் நாம் விவாதித்துக் கொண்டிருக்கிறோம், நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மிகப் பழமை வாய்ந்த ஒரு திறமைசாலியாய் இருக்கிற காரணத்தால் நல்ல பல திட்டங்களை செயலாற்றுவதற்கு இந்த அறிக்கையிலேயே கூறி இருந்தாலும் கூட நான் அவர்களிடம் ஒன்றை மட்டும் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எங்களுடைய இயக்கம் இன்னும் தமிழகத்திலே ஆட்சி செய்கிற வாய்ப்பை இழந்ததற்குக் காரணமே இந்த அரிசி கொள்கையிலேதான். 1976-லே இந்த அரிசி கொள்கையினால்தான்

[திரு. எ. தெய்வநாயகம்] [1991 செப்டம்பர் 14]

எங்களுக்கு பொது மக்களிடத்திலேயிருந்து ஒரு தூரப்பார்வையாக நாங்கள் காட்சியளித்துக்கொண்டிருக்கிறோம். இந்தப் பார்வையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொஞ்சம் ஒரு கணம் சிந்திக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நெல், அரிசியை பொறுத்த மட்டிலும் தமிழகத்திலே பற்றாக்குறையாகத்தான் இருக்கிறது. நேற்றைக்கு கேள்வி நேரத்தின் போது.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வி. கே. சின்னசாமி.

\*திரு. வி. கே. சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் அவர்கள் அரிசி விலையினால்தான் காங்கிரஸ் கட்சி தோற்றது என்று சொல்லுகிறார்கள். அப்படி இல்லை, எலிக்கறியையெல்லாம் சாப்பிடச் சொன்னதாலேதான் என்பதை அவர்களுக்கு நினைவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. எ. தெய்வநாயகம் : நான் அந்த காரணத்திற்கு உள்ளே எல்லாம் செல்லவில்லை. நேற்றைக்கு கேள்வி நேரத்தின்போது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூறும்போது ஏகபோக நெல் கொள்முதல் பற்றி கூறினார்கள். எனக்கு ஒரு திகிலாகவே இருந்தது. ஏகபோக கொள்முதல் ஏதோ மாநிலம் தழுவிய நிலையில் இருக்கும் என்று எண்ணினேன். ஆனால் அவருடைய பதிலிலே காவிரி டெல்டாப் பகுதியிலே மட்டும் ஏகபோக கொள்முதல் செய்யப்போகிறோம் என்று கூறி என்னை சமாதானப்படுத்தினார்கள்.

அப்படி ஒரு நல்ல எண்ணத்தை உடையவர்கள் வருழ் காலத்திலே என்ன செய்ய இருக்கிறார் என்பதை, புரட்சித் தலைவி ஜெயலலிதா அவர்கள் தலைமையிலே நாங்கள் இதைச் செய்ய இருக்கிறோம் என்று கூற கடமைப்பட்டவராக இருக்கிறார். நான் சொல்வது எல்லாம் வேறு ஒன்றும் இல்லை. இன்று அவர் அறிக்கையிலே பார்க்கிறபோது ஏகபோக கொள்முதலிலே கிட்டத்தட்ட 6 இலட்சம் டன் 7 இலட்சம் டன் கொள்முதல் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். மத்திய அரசினுடைய குவியலிலேயிருந்து 6 இலட்சம் டன், 7 இலட்சம் டன் வரவழைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் மற்ற மாவட்டங்களிலே அவர்கள் கொள்முதல் செய்யும் அளவு தமிழகத்திலே ஒரு இலட்சம் டன் தான். அந்த ஒரு இலட்சம் டன் அளவுக்கு கொள்முதல் செய்ய இவ்வளவு சிரமங்கள் இவ்வளவு அரசு இயந்திரங்களும் இயங்கினாலும் கூட ஒரு இலட்சம் டன்தான் கொள்முதல் செய்யப்போகிறார்கள். கிட்டத்தட்ட 24 மாவட்டங்களிலேயும், 3 மாவட்டங்களைத் தவிர இவ்வளவுதான் குறைந்த அளவுக்கு அதாவது ஒரு இலட்சம் டன் கொள்முதல் செய்கிறார்கள் என்றால், அது சற்று யோசிக்கவேண்டிய ஒன்று. இது அவசியம்தானா? இவ்வளவு செலவு செய்து இந்த ஒரு இலட்சம் டன்னை கொள்முதல் செய்யவேண்டுமா என்பதைக்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. எ. தெய்வநாயகம்]

கொஞ்சம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும் என்றுதான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். மீண்டும் இந்த அளவுக்கு கொள்முதல் செய்தும், அது மக்களுக்கு போய்ச் சேரக் கூடிய அளவிலே—தமிழகத்தினுடைய இழப்புத் தொகை 338 கோடியை எட்டிக்கொண்டிருக்கிறது என்று அறிக்கையிலே கூறியிருக்கிறார்கள். அப்படி 338 கோடி ரூபாய் செலவாக இருந்தாலும் மக்களுக்கு போய்ச் சேருவது கிட்டத்தட்ட 40, 50 கோடிதான் இருக்கும் என்று ஒரு கணிப்பாக சொல்ல நான் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். மீதி எல்லாம் எங்கோ போய் சந்து பொந்துகளிலே அடிபட்டு சீரழிந்துகொண்டிருக்கிறது. எப்படி என்றால் இன்று அரிசி மூட்டைகளை கோடவுனிலே கொண்டு போய் செலுத்தி, அந்த அரிசி மக்களுக்குப் போய்ச் சேரும் என்று நாம் நல்ல எண்ணத்தோடு இருக்கிறோம். ஆனால் அந்த அரிசி உண்மையிலேயே அப்படி போய்ச் சேருவது இல்லை. அதில் 30, 40 சதவீதம்தான் மக்களுக்கு போய்ச் சேருகிறது. எல்லாவற்றையும் மில்காரர்களும் அதிகாரிகளுமே பங்கு போட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமை நடமாடிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும்.

பிற்பகல் 4-35

அதுமட்டும் அல்ல. இதிலே பல தில்லுமுல்லுகளும் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இதை எல்லாம் நீங்கள் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். அந்தக் கொள்கையை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டிய கால கட்டம் இது. லெவி கொள்கை என்பது மற்ற மாவட்டங்களிலேயும் இருக்க வேண்டுமா வேண்டாமா என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சற்று சிந்தித்து எண்ணிப் பார்த்து அதை நீக்குவதற்கு அவர்கள் முற்பட வேண்டும் என்பதுதான் நான் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம்.

அடுத்தபடியாக கூட்டுறவுத் துறையிலே எக்கச்சக்கமாக சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. குடும்பக் கார்டு வைத்து நாம் வழங்குகின்றோம் ஏழை மக்களுக்கு. அந்த குடும்பக் கார்டு அட்டை இன்று மொத்தமாக சமூக விரோதிகள் கையிலே சிக்கி இருக்கின்றன. அதை விநியோகிக்கின்ற முறையில் பல கள்ளக் கார்டுகள் எல்லாம் கண்டுபிடித்ததாகச் சொல்கிறார்கள். கணக்கிலே தான் இருக்கிறதே தவிர உண்மையிலே அப்படி இல்லை. எங்கள் மதுரை நகரத்தை பொறுத்தமட்டிலும் பல கடைகளிலே கூட்டுறவுக் கடைகளிலே மொத்தமாக மூட்டை மூட்டையாக கடத்தல் செய்துகொண்டிருக்கின்றன. அவர்கள் கணக்கை சரிபார்க்கப் போனால் கணக்கும் சரியாக இருக்கிறது. கார்டும் சரியாக இருக்கிறது. எப்படி இது நடமாடுகின்றது என்பது யாருக்கும் புரியவில்லை. அதற்கு அந்த கடைக்காரர்களும் உடந்தையாக இருக்கிறார்கள். நான் சொல்வது எல்லாம் அந்த சமூக விரோதிகள் மீது நடவடிக்கை எடுப்பது

[திரு. எ. தெய்வநாயகம்] [1991 செப்டம்பர் 14]

ஒருபுறம் இருந்தாலும் அப்படி கண்டுபிடிக்கப்பட்டால் அந்தக் கடைக்காரர்களையும் சேர்த்து ஒட்டுமொத்தமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இதையெல்லாம் எண்ணிப் பார்த்து, இந்த போலிக் கார்டு எங்கெங்கு இருக்கிறது என்பதை நாம் ஆராய்ச்சி செய்வதற்கு முன்பு அந்த கூட்டுறவுக் கடைக்காரர்களை எச்சரிக்கை செய்து இப்படித்தான் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். இப்படித்தான் நடந்துகொள்ள வேண்டும் என்ற வழி முறைகளை வகுத்துக்கொடுத்து அவர்களுக்கு குடும்பக் கார்டு தனித்தனியாக வந்தால்தான் நீங்கள் சரக்குகளை சப்ளை செய்ய வேண்டும் என்று ஆணை பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மண்ணெண்ணை பொறுத்தமட்டில் இன்று எல்லோருக்கும் தாராளமாக கிடைக்கின்றது என்று ஒருபுறம் இருந்தாலும் திடீரென்று அதுமாயமாக மறைகிறது. மறைவதற்குக் காரணம் என்னவென்று பார்த்தால் வேறு ஒன்றும் இல்லை. எங்கள் மதுரையிலே வண்டியிலே மண்ணெண்ணை விற்பதாக சொல் கிறார்கள். ஆனால் எங்கேயும் மண்ணெண்ணை விற்பதாகத் தெரியவில்லை. அந்த பெர்மிட்டை வைத்துக்கொண்டு வியாபாரம் செய்துகொண்டு இருக்கிறார்கள். மண்ணெண்ணை மொத்த வியாபாரத்திற்குப் போய்விடுகிறது. இந்த மொத்த வியாபாரம் எப்படி நடக்கிறது என்று நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். கடந்த கால ஆட்சியிலே 25 பெர்மிட் மண்ணெண்ணை வண்டிக்கு மதுரை மாநகரத்திலே வழங்கப்பட்டது. ஆனால் வழங்கப் பட்ட நபர்கள் யார் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் துரிதமாகப் பார்க்க வேண்டும். நாங்கள் பல முறை பல கோரிக்கைகளை எல்லாம் மாவட்ட ஆட்சியரிடத்திலே கொடுத்தும் அவை பயன் இல்லாமல் போய்விட்டன. இந்த தருணத் திலேயாவது அந்த பெர்மிட் எப்படி வழங்கப்பட்டது, யாருக்கு வழங்கப்பட்டது என்பதையெல்லாம் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆராய வேண்டும். மீண்டும் எதிர்காலத்திலே எப்படி வழங்கினால் அந்த மண்ணெண்ணை மக்களுக்குச் சென்று சேரும் என்று எண்ணிப்பார்த்து அதை ஒழுங்குபடுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாமாயில் கிடைக்கவில்லை என்று நாம் ஒருபுறம் இருந்தாலும், நல்லெண்ணை, கடலை எண்ணை இவைகள் எல்லாம் கிடைக்கவில்லை என்று கூறுகிறார்கள். வட மாநிலங்களிலே விளையக்கூடிய எண்ணை வித்துக்களை வரவழைப்பதற்கு நாம் முயற்சி செய்ய வேண்டும். வியாபாரிகளிடம் கேட்டால், பற்றாக்குறை மாநிலம் இது, நாங்கள் எப்போதுமே வட மாநிலங் களிலிருந்து வந்து, அதை தயார் செய்துதான் நாங்கள் விற்பனைக்கு கொண்டுவருகிறோம் என்கிறார்கள். பாமாயில் பல டன்கள் வரவேண்டியிருக்கிறது. வரவில்லை. அதனால்தான் விலை உயர்ந்துவிட்டது என்று சொல்கிறார்கள். நீங்கள் முதன் முதலில் காய்கறி விலையைக் குறைப்பேன் என்று சொல்லி நல்ல

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. எ. தெய்வநாயகம்]

முயற்சியும் எடுத்து வெற்றியும் கண்டிருக்கிறீர்கள். அதே போல உணவு தானியங்களிலும் அந்த முயற்சியை எடுக்க வேண்டும். மதுரை மாநகரத்திலே மட்டும் அரிசி விலை 6 ரூபாய். 6 ரூபாய்க்கு அரிசி விற்றுக்கொண்டு இருப்பதைக் கண்டு தாய்மார் களெல்லாம் கூக்குரல் இடுகிறார்கள். சரி, நியாயவிலைக் கடை களிலே அரிசி போடுகிறீர்கள் என்றால் அந்த அரிசியும் நல்ல அரிசியாக இல்லை என்ற குற்றச்சாட்டைச் சொல்கிறார்கள். இதற்கு நாம் ஒரு வழி காண வேண்டும். நல்ல அரிசி, தரமான அரிசியை விற்பனைக்கு நாம் மார்க்கெட்டில் ஏற்பாடு செய்தாக வேண்டும். அந்த தாராள விநியோகத்திற்கு நாம் முயற்சி எடுத்த தால்தான் மக்களுடைய நல்லெண்ணத்தை நாம் சம்பாதிக்க முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 4-40

அதுமட்டுமல்ல. கூட்டுறவு வங்கிகளிலே கடன்கள் வழங்கு வதிலே பெரிய இடர்ப்பாடுகள் உள்ளன. தாழ்த்தப்பட்ட சமுதாயம் தாட்கோவிலிருந்து கடன் பெறுவதற்காக மனு செய் கிறார்கள். அவர்களிடம் கேட்டால் அவர்களுக்கு சப்ளிடி வர வில்லை என்கிறார்கள். அந்த அதிகாரிகளிடம் போய் கேட்டால் நாங்கள் அனுப்பிவிட்டோம் என்கிறார்கள். இம்மாதிரி அலைக் கழித்து, பல தில்லுமுல்லுகள் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன. இவற்றை சரிசெய்து அவ்வப்போது ஆராய்ச்சி செய்து உத்தரவுகள் வழங்க வேண்டும். தாட்கோ நிறுவனத்திலிருந்து வங்கிகளுக்கு உத்தரவு வழங்குவதற்கு இவ்வளவு நாட்களுக்குள்— 2, 3 நாட்களுக்குள் இந்த உத்தரவை வழங்க வேண்டும் என்ற ஒரு குறியீட்டை நிர்ணயித்தால் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் சமுதாயத்திற்கு நன்றாக இருக்கும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கூறிக்கொண்டு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்.

\*திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ் : சரித்திரத்திலே பவித்தர திரவியமாய் ; நீலப்பூ குழலாக ; குவளைப்பூ கண்ணாக ; எள்ளின் பூ மூக்காக ; சங்குப்பூ செவியாக ; நீலப்பூ வாயாக ; கனகாம்பரப்பூ கண்ணாக ; தாழம்பூ கழுத்தாக ; தாமரைப்பூ மாற்பாக ; வெண்டைப்பூ விரலாக ; குறிஞ்சிப்பூ கரமாக ; அனிச்சம்பூ விரலாக ; ஆவாரம்பூ மேனியாக ; ஆந்திரப்பூ அமைப்போடு ; தும்பைப்பூ விளக்கோடு ; துல்லிய பவ்விய திரவியமாய் இன்று தமிழகத்தின் திறமைமிகு ஆட்சியால் இருக் கும் இடம் தெரியாமல் ஒதுங்கி, ஓரம்கட்டி தன்னை மிகுந்த, தன்னை எஞ்சும்படி, மிஞ்சும்படி ஒரு தலைவர் இந்தத் தரணியில் இல்லையென்று சொல்லக்கூடிய அளவிலே போர் பரணி பாடிக்கொண்டு புது யுகம் படைத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடிய



[திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்]

[1991 செப்டம்பர் 14]

எங்களுடைய தங்கத் தமிழகத்தின் சிங்கத் தலைவி மாண்புமிகு நான் வணங்கும் நடமாடும் தெய்வம் எங்களுடைய புரட்சித் தெய்வத்தினுடைய பொன்னான பாதங்களை இந்த நேரத்திலே மானசீகமாக தொட்டு மதிப்பிற்கும், மரியாதைக்கும் உரிய உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத்துறை மானியக் கோரிக்கைகள் சார்பாக என்னைப் பேச எனக்கு வாய்ப்பு அளித்ததற்கு இந்த நேரத்தில் என்னுடைய நன்றியை எடுத்துச் சொல்லி அறிவை; தெளிவை; மங்கை; மடந்தை; பேரினப்பெண்; பேதை; பெதும்பை என்று சொல்லக்கூடிய எழு வகைப் பெண்களும் ஈரெழு பதினான்கு உலகங்களும் இன்று சரித்திரமே வியக்கக் கூடிய அத்தனைப் பெரியவர்களும், நல்லவர்களும், வல்லவர்களும், பாமரர்களும், படித்தவர்களும், விஞ்ஞானிகளும், மெய்ஞ்ஞானிகளும், அஞ்ஞானிகளும் பாராட்டக்கூடிய உத்தமமான ஆட்சி நடத்திக்கொண்டிருக்கக்கூடிய எங்களுடைய புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியிலே லெவி என்று சொல்லக்கூடிய உணவுத் துறை முறையினுடைய கொள்முதலைப்பற்றி இந்த நேரத்தில் ஒரு கருத்தை நான் கோடிட்டுக்காட்டியாக வேண்டும். ஏகபோக கொள்முதலிலே 60 ரூபாய் விவசாய பெருங்குடி மக்களுக்கு லாபம் தரக்கூடிய விதத்திலே எங்களுடைய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அருமையான திட்டத்தை அறிவித்திருக்கிறார்கள். அதற்காக விவசாய பெருங்குடி மக்கள் 65 சதவீதம் கொண்டிருக்கக்கூடிய மொடக்குறிச்சி மக்களுடைய ஏகோபித்த வணக்கத்தையும், நன்றியையும் அவருடைய பாதங்களிலே காணிக்கையாக்கி இந்த லெவியிலே ஆலை அதிபர்கள், வணிகர்கள், விவசாய பெருங்குடி மக்களிடமும் நம் ஆலைக்காரர்களையும், வணிகர்களையும் கேட்கும்போது அவர்கள் அதிகாரிகள் எங்களை மிரட்டி கொள்ளை லாபம் அடிக்கிறார்கள் என்றும் எங்கள் மத்தியில் கருத்துக்களை எடுத்து வைக்கிறார்கள். அதைப்பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் அவர்களும், எங்களுடைய இதய தெய்வம் தாயுள்ளம் கொண்ட தங்கத் தலைவி அவர்களும் இந்த லெவி முறை முக்கியமாக எங்கள் பெரியார் மாவட்டத்தில் உள்ள அத்தனை விவசாய பெருங்குடி மக்களையும், வணிகர்களையும் வேதனைப்படுத்தக்கூடிய திட்டமாக இருக்கிறது என்பதை கருத்தில் கொண்டு அதை ஆய்வு செய்ய வேண்டும், மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று மொடக்குறிச்சி தொகுதி மக்களின் சார்பாக, பெரியார் மாவட்டத்தினுடைய விவசாய பெருங்குடி மக்கள், ஆலை வணிகத்து சொந்தக்காரர்கள் சார்பாகவும் எனது கருத்தை இந்த நேரத்தில் நான் எடுத்து வைக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மதிப்பிற்குரிய அருமையான பல திட்டங்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கக்கூடிய உணவு விநியோக முறையில் மண்ணெண்ணெய் பற்றியும், பாமாயில் பற்றியும், நியாய விலைக் கடைகள் பற்றியும் அதனுடைய விநியோகங்கள் பற்றியும் வரிசையாக குறிப்பிட்டு இருப்பதை எல்லாம் நான் பார்த்து பாராட்டக்கூடிய சூழ்நிலையில் இருந்தாலும் கூட பெரியார் மாவட்டத்தில் இருக்கக்கூடிய தனியார் மண்ணெண்ணெய் சிறு

1991 செப்டம்பர் 14] [திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்]

வியாபார தொழிலாளர்கள் எல்லாம் முன் நீர் சூழ்ந்து, மென் நீர் மேவிட, செந்நீர் உலகிலே கண்ணீர் விட்டுக்கொண்டிருக்கக் கூடிய சூழ்நிலையிலே தி.மு.க. ஆட்சியிலே கொடுமைபடுத்தப் பட்ட அவர்களுடைய சில்லரை பதிவு உரிமங்கள் பறிக்கப்பட்டு அவர்கள் இருக்கும் இடம் தெரியாமல் வாடி, வதங்கி, அடங்கி, ஒடுங்கி, மிதக்கும் விதத்திலே வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழே துவண்டு கொண்டிருக்கக்கூடிய விதத்திலே பட்டினிப் போராட்டங்களை, உண்ணாவிரதங்களை நடத்திக்கொண்டிருக்கக்கூடிய சூழ்நிலைக்கு தள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். இந்த வேதனைக்குரிய கருத்துக்களை மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தன்னுடைய மேலான கவனத்திலே எடுத்து பெரியார் மாவட்ட மண்ணெண்ணெய் தனியார் சில்லரை வியாபாரிகளின் உரிமத்தை தி.மு.க. ஆட்சியால் பறிக்கப்பட்ட அந்த உரிமங்களை மீண்டும் பெற்றுத் தரவேண்டுமென்று அவர்களுடைய மலர் பாதங்களை நான் இந்த நேரத்திலே தொட்டு வணங்கி கேட்டுக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 4-45

இந்த நேரத்தில் நுகர்வோர் வாணிபக் கழகத்தின் மூலம் அது தமிழக அரசினுடைய நேர் முகவராக செயல்படக்கூடிய கழகம். இந்த கழகத்தின் மூலம் சிந்தாமணி போன்ற தனியார் நிறுவனங்களுக்கு பொருட்களைக் கொடுக்கிறார்கள். இந்த சிந்தாமணி போன்ற தனியார் நிறுவனங்களிலே கிடைக்கக் கூடிய பொருட்களை அவர்கள் கிடங்குகளுக்கு அனுப்பி.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சிந்தாமணி தனியார் நிறுவனம் அல்ல. அது அரசு நிறுவனம்.

திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு நிறுவனத்தினுடைய உரிமைகளை மறை முகமாக தனியார் ஆதிக்கம் செலுத்தி அந்த அதிகாரிகளை தன்வசப்படுத்தி அவர்களுக்கு தங்களுடைய கட்டளைகளை இட்டு அரசுக்கு இழுக்கைத் தேடி தந்திருக்கிறார்கள் என்ற கருத்தை தங்களுடைய மேலான கவனத்திற்கு நான் வைப்பதற்காகவே இந்தக் கருத்தைக் கோடிட்டுக் காட்டுகிறேன்.

அரசுத் துறைகளின் மூலமாக செயல்படுத்தக்கூடிய 'சிந்தாமணி' களை தனியார் துறைபோல நடத்தி, அதிலே வரக்கூடிய, விநியோகிக்கக்கூடிய பொருள்களையெல்லாம் அசிங்கப்படுத்தக்கூடிய விதத்திலே, அரசின் பெயர் கெட்டுபோகக்கூடிய விதத்திலே அவர்களுடைய தவறான நடத்துதலின் மூலம் தனியார் துறைபோல செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் வேதனையோடு எடுத்துச்சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏனென்றால், இந்த நுகர்வோர் வாணிபக் கழகத்தின் மூலம் கொடுக்க

[திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்] [1991 செப்டம்பர் 14]

கப்படக்கூடிய பொருள்கள்கண்ணியம் மிகுந்த காவல்துறைக்கும், தீயணைப்புத் துறைக்கும், சிறைகளிலேயிருந்து பணியாற்றக் கூடிய, சிறைகளிலே வாழக்கூடிய அல்லது சிறையினுடைய அதிகாரிகளுக்கும் மானியம் என்ற முறையிலே கொடுக்கக்கூடிய உயர்ந்த கழகமாக இருக்கிறது. அன்று சொன்னார்கள் :

“படமாடக் கோயில் பகவருக்கு ஒன்று ஈயின்  
நடமாடக் கோயில் நம்பருக்கு அது ஆகா;  
நடமாடக் கோயில் நம்பருக்கு ஒன்று ஈயின்  
படமாடக் கோயில் பகவருக்கு அது ஆமே”

என்று சொன்னார்கள்.

“மண்டிலி ஞாலத்து வாழ்வோருக்கு உண்டி அளித்தோன் உயிர்  
அளித்தோன்” என்று சொன்னார்கள்.

“வாடிய பயிரைக் கண்டபோதெல்லாம் வாடினேன்”

என்று சொன்னார் வள்ளலார்.

“உறுபசியும் ஓவாப் பிணியும் செறுபகையும்  
சேரா தியல்வது நாடு”

என்று சொன்னார் வள்ளுவர்.

அத்தனை பேராலும் நடத்திக்காட்டமுடியாத சரித்திரத்தை படைத்துக்கொண்டிருக்கிற எங்களுடைய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவியினுடைய சத்துணவுத் திட்டத்திற்கு இந்த நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தின் மூலமாக பொருள்கள் விநியோகிக்கப்படுகிறது. சத்துணவுத் திட்டம் சீரிய திட்டமாக, செம்மையான திட்டமாக, அந்தப் பிஞ்சு உள்ளங்களில் எழுதப்படா ஓவியமாக, முடிக்கப்படா சித்திரமாக, வரையப்படா கவிதையாக நம்மிடம் வெள்ளைத்தாள்களாக வந்திருக்கக்கூடிய மழலைச் செல்வங்களுடைய பசி பித்தத்தைப் போக்கி, கல்விச் சித்தத்தை ஊட்டக் கூடிய அந்தச் சத்துணவுத் திட்டத்திற்கு இங்கிருந்து பொருள்கள் விநியோகிக்கப்படுகிறது. எனவே, மதிப்பிற்கும், மரியாதைக்குமுரிய எங்களுடைய தானைத் தலைவியினுடைய மேலான கவனத்திற்கும் மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரிவித்துக் கொள்வது, இந்தச் சிந்தாமணியினுடைய ஊழல்களை ஒரு விழிப்புணர்ச்சி கமிட்டி அமைத்தாவது, தாங்கள் கருணை கூர்ந்து கவனிக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று இந்த நல்ல நேரத்திலே, நாங்கள் உங்களுக்கு என்னுடைய தொகுதியினுடைய சார்பாகவும், தமிழகம் முழுவதிலும் இருக்கக்கூடிய அத்துணை நல்லவர்கள் சார்பாகவும் நாங்கள் வேண்டுகோள் வைக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அடிக்கடி சொல்வார்கள்;

1991 செப்டம்பர் 14] [திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்]

“Dear Brothers, go to the people live among them; love them; serve them. Plan with them; start with that. They have built that what they have want to those who want to engage themselves in the public service, geography is not necessary, biography is not necessary, astorology is not necessary, geology is not necessary, physiology is not necessary, philosophy is not necessary. Phychology is the most necessary scince for them” என்று சொல்வார்கள்.

உண்மையான அரசியல்வாதி, உண்மையான தேசியவாதி, உண்மையான மக்கள் தொண்டர் என்பவர்கள், மக்களோடு மக்களாக, மக்களில் ஒருவராக இருந்து, அவர்களுடைய உள்ளங்களிலே நிறைந்து இருக்கவேண்டும். அந்த மனநோய் தத்துவத்தை அறிந்தவன்தான் உண்மையான அரசியல்வாதி என்று சொல்லுவார்கள். அந்த அளவிலே, 6½ கோடி மக்களினுடைய உள்ளத்திலும், ஒவ்வொரு இல்லத்திலும், ஒவ்வொரு ஜீவ ஏட்டிலும் நாடி நரம்பிலும், ஓடிக்கொண்டு இருக்கக்கூடிய ரத்தத் துளிகளைப்போல எங்களையெல்லாம் வழிநடத்திக்கொண்டிருக்கக்கூடிய இதய தெய்வம், புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியிலே நல்ல பல திட்டங்கள் நடக்கிற இந்த நல்ல நேரத்திலே தமிழக அரசினுடைய இந்த நுகர்வோர் வாணிபக் கழகத்தினுடைய கலப்பட விநியோகம் முதலிலே தடுத்து நிறுத்தப்படவேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்திலே என்னுடைய மேலான வேண்டு கோளாக வைப்பதற்கு நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நியாய விலைக் கடைகளிலும், நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்திலும் இதற்கான ஆணையர்களை அமைத்து அதற்குரிய நடவடிக்கைகளை எடுத்து இருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியிலே, எம். பி.ல., பி.எச்.டி., யிலே கூட இந்தக் கலப்படத்தைத் தவிர்ப்பது எப்படி என்பதை ஒரு பாடப்பொருளாக சேர்க்கவேண்டும் என்ற உயர்ந்த கருத்தை அறிவுறுத்தி இருக்கிறார்கள். அதற்கு நான் என்னுடைய மேலான வணக்கத்தை இந்த நேரத்திலே அவர்களுடைய மலர் பாதங்களிலே காணிக்கையாக்குகிறேன். இந்தக் கலப்படத்தை ஒழித்து, இந்த நாட்டினுடைய தரித்திரத்தைத் துடைத்து, வறுமைக்கோட்டிலே இருக்கக்கூடியவர்களுக்கு வளமான வாழ்க்கைக கொடுக்கக்கூடிய இதய தெய்வத்தினுடைய ஆட்சியிலே, பொன்னான ஆட்சியிலே கலப்படம் என்ற சொல் இந்தத் தமிழகத்திலேயே இல்லை என்று சொல்லக்கூடிய சரித்திரத்தைப் படைக்கவேண்டும். அதற்கு விழிப்புணர்ச்சி கமிட்டியிலே மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அவர்களுடைய ஆலோசனையின் பேரிலே, அவர்களுடைய மேலான கவனத்தின் அடிப்படையிலே மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய கருத்துக்களையும் ஏற்று, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் மற்றும் உயரதிகாரிகளைக் கொண்ட குழுவாக அந்தத் குழுவை நியமித்து கலப்படம் செய்பவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்பதையும் இந்த நேரத்திலே ஒரு தாய்க்குலத்தினுடைய பிரதிநிதி, கலப்பட பொருள்களை வாங்குவதால் ஏற்படும் சிரமங்களை

[திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்] [1991 செப்டம்பர் 14]

அனுதினம் வீட்டிலே அனுபவிக்கின்ற ஒரு தாய்க்குலம் என்கின்ற மட்டிலே, இந்தநேரத்திலே என்னுடைய கருத்தை எடுத்து வைக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மதிப்பிற்கும், மரியாதைக்குரிய இந்த உணவு மற்றும் நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தினுடைய செயல்பாடுகளை இந்த நேரத்திலே நாங்கள் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருந்தாலும்கூட இந்த நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தினுடைய உறுப்பினர்களாக இருப்பவர்கள், நுகர்வோர் என்பவரும், வாடிக்கையாளர்கள் என்பவரும், வியாபாரிகள் என்பவரும், அத்துணை பேரும் ஒரு சக்கரத்தின் ஆரங்களைப் போன்றவர்கள். நுகர்வோர் என்பவரும் ஒரு நாளில் வியாபாரிகளாகிறார்கள். வியாபாரிகளும் நுகர்வோர்தான். எப்படி பெற்றோர் ஆசிரியர், ஆசிரியர் பெற்றோர் என்பது போல, இந்த ஞாலத்திலே பிறந்தவர்கள் அத்தனைபேரும் நுகர்வோர்தான். இந்த நுகர்வோர் என்பவர், தங்களுடைய பணியை நல்லமுறையிலே தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். இல்லத்திலே இருக்கக்கூடிய தாய்க் குலங்களும் சரி; அல்லது இல்லத்தை நல்லமுறையில் நடத்திக் காட்ட வேண்டுமென்று சொல்லக்கூடிய ஆடவர் சமுதாயமானாலும் சரி, கலப்படம் செய்வோரைக் கண்டிக்கக் கூடிய திறமை அவர்களுக்கு இருக்க வேண்டும். அந்த உரிமைக் குரல் கொடுத்த உத்தம நாயகினுடைய ஆட்சியிலேதான் அது நிறைவேற்றப்பட வேண்டுமென்று நாங்கள் இந்த நேரத்திலே எங்களுடைய வேண்டு கோளாக அதை வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

பிற்பகல் 4-50

மதிப்பிற்கும் மரியாதைக்கும் உரிய இந்த அருமையான கூட்டுறவு மற்றும் நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தினுடைய கருத்துக்களை—மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது இந்த நேரத்திலே எடுத்து வைக்கக் கூடிய இந்தத் தருணத்திலே எங்களுடைய மொடெக்குறிச்சி தொகுதியினுடைய விவசாயப் பெருங்குடி மக்களினுடைய ஒரு வேதனையான விஷயத்தையும் இந்த நேரத்திலே நான் கூறியாக வேண்டும்.

விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் நெல் கொள்முதல் இன்னும் செய்யப்படாமல் வேதனையிலே இருக்கிறார்கள். ஏகபோக நெல் கொள்முதலுக்கு அருமையான விலை நிர்ணயம் செய்து சரித்திரம் படைத்துக் கொண்டிருக்கக்கூடிய எங்கள் தானைத் தலைவி விரைவிலே அதற்கும் ஆணையை அளித்திருக்கிறார்கள் என்று நான் எண்ணுகிறேன். அதை உடனடியாகச் செயல்படுத்த அதிகாரிகளை அவர்கள் துரிதப்படுத்த வேண்டும், அவர்கள் உணர்ந்திருக்கிறார்களோ இல்லையோ மாண்புமிகு நம்முடைய உணவுத் துறை அமைச்சரவர்கள் அதற்கு உரிய ஆணைகளைச் செயல்படுத்த போர்க்கால நடவடிக்கைகளாக எடுத்து இதை நிறைவேற்ற வேண்டும். அதற்கு அவர்கள் உறுதுணையாக இருக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே அவர்களுக்கு நான் என்னுடைய வேண்டுகோளை வைக்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்]

இந்த உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறையைப் பொறுத்த வரையில், இந்தத் தமிழகம் முழுவதும் அது கூட்டுக்கொள்ளை நிறுவனமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. பெரியார் மாவட்டம் புண்பட்ட நிலையிலே இருக்கிறது. வறட்சியை விரட்டி விரட்டி விரட்டி திரட்சிமிகு திட்டங்களால் மக்கள் மனத்திலே இருக்கக் கூடிய அயற்சி, மயற்சி, தளர்ச்சியைப் போக்கி, ஒளிர்ச்சி, மிளிர்ச்சி, மலர்ச்சி, மகிழ்ச்சியை ஊட்டக் கூடிய தானைத் தலைவி சரித்திர நாயகியினுடைய ஆட்சியிலே இந்தப் பித்தலாட்டங்கள் மீண்டும் தொடராதது என்ற உறுதி எங்களுடைய நெஞ்சமெனும் மஞ்சத்திலே இருந்தாலும் அப்படிப்பட்ட துரோகிகள் மீது நம்முடைய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலையினுடைய கணைகள் வீசப் படுமேயானால் அவர்கள் அத்தனைபேரும்— அவருடைய ஆணை எனும் வேல் பாய்ந்தால் அவர்கள் தூள் தூள் என்பதை நாங்கள் உணர்ந்திருந்தாலும்கூட, அவர்கள்மீது உடனடியாகக் கடும நடவடிக்கை எடுப்பதற்கான ஆணையை மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சரவர்கள் உடனடியாக மேற்கொள்ள வேண்டுமாய் அவர்களைப் இந்த நேரத்திலே இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவியினுடைய பாதங்களிலே வீழ்ந்து அவர்களுக்கு இந்த வேண்டுகோளை நான் வைப்பதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மற்ற துறைகளைப் பொறுத்தவரையில், நுகர்வோர் வாணிபக் கழகம் இதற்கான கருத்தரங்குகளை நடத்தியிருந்தாலும்கூட, அந்தக் கருத்தரங்குகளினுடைய திட்டங்கள் சீரிய முறையிலே செயல்படுத்தப்படவில்லை. சீரிய முறையிலே செயல்படுத்தப் படாத அந்தக் கருத்தரங்குகள் வீணான பண விரயத்திற்குத் தான் காரணமாகிறது. அப்படிப்பட்ட கருத்தரங்குகளை நடத்துவதைக் காட்டிலும் மாணவப் பருவத்திலேயே பி.எச்.டி.;எம்.பில்.; இலே வைத்திருக்கக்கூடிய அந்தப் பாடங்களை மாணவப் பருவத்திலேயே, மேல்நிலைப்பள்ளியிலே ஒரு பாடமாக அவர்கள் வைத்தால், ஆசான் என்பவன் ஞானி; அவன் அறிவை அடைவோரின் ஏணி; ஆயிரம் இருந்தென்ன காணி; ஆசானுக்கு இணையில்லை காணீர்; வானளவு மாளிகையில் வாழ்ந்தாலும், மலையளவு செல்வத்தில் திளைத்தாலும் நான் அளவு பார்த்ததிலே நானிலத்தில், கல்வி நவிலுகின்ற சொல்லுக்கு இணையே இல்லை என்று சொல்லக்கூடிய அளவிலே, அறிவை அளிக்கக்கூடிய அந்த ஆசிரியப் பணியோடு அறப் பணியையும் ஆற்றிக் கொண்டிருக்கக்கூடிய அவர்கள் மூலமாக மாணவ சமுதாயத்தினுடைய உள்ளத்திலே, கள்ளமில்லாத உள்ளத்திலேயே இந்தக் கலப்படத் தொழில் நாட்டை விட்டு நீக்கப்பட வேண்டுமென்பதை உறுதியாக அவர்கள் நிலைநிறுத்தும்படி அதை ஒரு பாடமாகச் சேர்க்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டு, எனக்கு வாய்ப்பளித்ததற்கு நன்றி கூறி, முடிக்கிறேன், நன்றி,